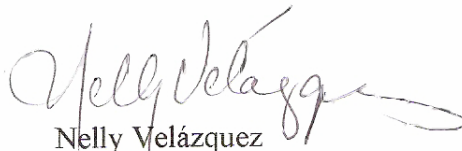


## ACTA VEREDICTO

Los suscritos profesores Nelly Velázquez (Coordinador Tutor), Amado Moreno Pérez y Claudio Briceño Monzón, miembros del Jurado designados por el Consejo de la Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad de Los Andes para conocer y evaluar la memoria de Grado titulada: **Medios y Vías de Transporte, Economía y Sociedad en el Valle del Mocoties (1900-1960)**, presentada por el Br. **Urbano Arcángel Guerrero Rojas**, C.I: N° 14.989.941, como requisito parcial para optar al título de **Licenciado en Historia**, reunidos en la sede del Grupo de Investigación Sociohistórica de la Región Andina (GISARA) de la Facultad de Humanidades y Educación, Edificio D, Piso 1, cúbiculo 13, el 07 de junio de 2007, a las 11:00 am, llevaron a efecto la discusión y evaluación de la Memoria presentada. Considerando que ésta demuestra la competencia exigida en el Reglamento de Memoria de Grado vigente, el Jurado acuerda otorgarle la calificación de veinte puntos (20), Sobresaliente, Mención Publicación, en virtud de la calidad y originalidad del Trabajo.

En Mérida, a los siete días del mes de junio de dos mil siete.

Jurado

  
Nelly Velázquez  
Tutor

  
Claudio Briceño Monzón

  
Amado Moreno Pérez

GRUPO DE INVESTIGACIÓN SOCIOHISTÓRICA  
DE LA REGIÓN ANDINA  
Facultad de Humanidades y  
Educación - U.L.A.  
GISARA Nucleo La Liria, Edificio "D", Cúbiculo 13  
Mérida - Venezuela  
Telefax: (56)-(0274)-(2401985). E-mail: gisara@ula.ve

Universidad de los Andes  
Facultad de Humanidades y Educación  
Escuela de Historia

## Medios y Vías de Transporte, Economía y Sociedad en el Valle del Mocotíes (1900-1960)

Br. Urbano A., Guerrero R  
Tutor: Dra. Nelly M., Velásquez

Mérida-2007

Universidad de los Andes  
Facultad de Humanidades y Educación  
Escuela de Historia

## **Medios y Vías de Transporte, Economía y Sociedad en el Valle del Mocotíes (1900-1960)**

**Trabajo presentado ante la honorable Universidad de los Andes para optar al título  
de Licenciado en Historia.**


Mérida - 2007

## ACTA VEREDICTO

Los suscritos profesores Nelly Velázquez (Coordinador Tutor), Amado Moreno Pérez y Claudio Briceño Monzón, miembros del Jurado designados por el Consejo de la Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad de Los Andes para conocer y evaluar la memoria de Grado titulada: **Medios y Vías de Transporte, Economía y Sociedad en el Valle del Mocoties (1900-1960)**, presentada por el Br. **Urbano Arcángel Guerrero Rojas**, C.I. N° **14.989.941**, como requisito parcial para optar al título de **Licenciado en Historia**, reunidos en la sede del Grupo de Investigación Sociohistórica de la Región Andina (GISARA) de la Facultad de Humanidades y Educación, Edificio D, Piso 1, cúbiculo 13, el 07 de junio de 2007, a las 11:00 am, llevaron a efecto la discusión y evaluación de la Memoria presentada. Considerando que ésta demuestra la competencia exigida en el Reglamento de Memoria de Grado vigente, el Jurado acuerda otorgarle la calificación de veinte puntos (20), Sobresaliente, Mención Publicación, en virtud de la calidad y originalidad del Trabajo.

En Mérida, a los siete días del mes de junio de dos mil siete.

Jurado

  
Nelly Velázquez  
Tutor

  
Claudio Briceño Monzón

  
Amado Moreno Pérez

GRUPO DE INVESTIGACIÓN SOCIOHISTÓRICA  
DE LA REGIÓN ANDINA  
Facultad de Humanidades y  
Educación - U.L.A.  
GISARA Núcleo La Ulla, Edificio "D", Cúbiculo 13  
Mérida - Venezuela  
Teléfono: (504) 27412691905, E-mail: gisara@ula.ve

## **Dedicatoria**

A mis padres, con amor.  
Antonio U., Guerrero G  
Rosa A., Rojas M.

Urbano A. Guerrero R.

### **Agradecimientos.**

A mí Dios, por todo.

A mis queridos padres, por su infinito esfuerzo y apoyo.

A la Dra. Nelly M., Velázquez, mi tutora, por su constante apoyo y paciencia.

Al Grupo de Investigación Sociohistórica de la Región Andina (GISARA), por su apoyo en la realización de este trabajo.

Al Consejo de Desarrollo Científico, Humanístico y Tecnológico (CDCHT) por el financiamiento de esta investigación.

Y todos mis amigos y compañeros, por su apoyo.

**¡GRACIAS A TODOS!**

## Índice

<b>Introducción.....</b>	<b>1</b>
<b>Capítulo I</b>	
<b>Aspectos generales de la investigación</b>	
1.1 Aspectos metodológicos.....	6
1.2 Planteamiento del problema.....	6
1.3 Justificación.....	9
1.4 Objetivos Generales.....	10
1.5 Marco teórico.....	11
1.6 Marco conceptual.....	12
1.6.1. Vías de transporte y comunicación terrestre.....	12
1.6.2. Migración.....	14
1.6.3. Éxodo rural.....	16
1.6.4. Modernización.....	16
<b>Capítulo II</b>	
<b>Aspectos Geográficos, Político – Administrativas e históricos del Valle del Mocotíes</b>	
2.1. Características geográficas.....	19
2.1.1 Ubicación geográfica del Valle del Mocotíes.....	19
2.1.2. Relieve.....	21
2.1.3. Suelos.....	21
2.1.4. Pisos altitudinales.....	23
2.1.5. Clima.....	23
2.1.6. Temperatura.....	25
2.1.7. Hidrografía.....	25
2.1.8. Vegetación.....	25
2.1.9. Fauna.....	26
2.2. División político y administrativa del Valle del Mocotíes.....	26
2.2.1. Rivas Dávila (Bailadores).....	27

2.2.2. Tovar (Tovar).....	27
2.2.3. Pinto Salinas (Santa Cruz de Mora).....	28
2.3. Breve reseña histórica del Valle del Mocotíes.....	28
2.3.1. Periodo prehispánico en el Valle del Mocotíes.....	28
2.3.2. Paso de Juan Rodríguez Suárez por el Valle del Mocotíes.....	33
2.3.3. Fundación de Bailadores, formación de Tovar y Santa Cruz de Mora.....	34
2.3.4. El Mocotíes en el siglo XX.....	37

### **Capítulo III**

#### **Vías y Medios de transporte y de comunicación terrestre usados antes de la construcción de la Carretera Trasandina o Gran Carretera de los Andes.**

3.1. Medios y vías de Transporte y comunicación prehispánicas.....	39
3.2. Medios y vías de transporte y comunicación del siglo XVI al siglo XVIII.....	32
3.3. Vías de transporte y comunicación durante el siglo XIX.....	49
3.4. Medios de transporte y comunicación terrestre usados en el Mocotíes antes de la construcción de la Carretera Trasandina o Gran Carretera de Los Andes.....	52
3.4.1. Tracción de sangre.....	52
3.4.2. Mecánica.....	61

### **Capítulo IV**

#### **Vías y medios de transporte y comunicación en el Valle del Mocotíes en el siglo XX (1900 – 1960).**

4.1. Medios de transporte y comunicación empleados después de la construcción de la Carretera Trasandina. ....	69
4.2 El Automóvil en Venezuela.....	70
4.3. El automóvil en el Mocotíes.....	72
4.4. Construcción de la Carretera Trasandina y su paso por el Mocotíes.....	74
a. Decreto.....	77
b. Trazado.....	79
c. Técnica.....	83
d. Mano de obra.....	83

4.5. Medios de Transporte y de comunicación que transitaban por la Carretera Trasandina.....	85
4.6. Otras vías construidas luego de 1926.....	86

## **Capítulo V**

### **Economía en el Valle del Mocotíes antes y después del la Carretera Trasandina**

5.1. Economía del Valle del Mocotíes, antecedentes y desarrollo.....	89
5.2. Circuitos comerciales del café.....	94
5.3. Economía del Mocotíes, posterior a 1926.....	98
5.4. Formación de pequeñas industrias, empresas o sociedades.....	98
5.5. Importancia de los medios y vías de transporte y comunicación terrestres para la economía.....	115

## **Capítulo VI**

### **Cambios socioculturales en el Valle del Mocotíes a raíz del la construcción de la Carretera Trasandina.**

6.1. Procesos migratorios y cambio cultural.....	120
6.2. Influencia de los medios y vías de transporte y comunicación en la sociedad del Mocotíes, (cambios socio – culturales). ....	138
6.3. Urbanización en el Valle del Mocotíes.....	139

<b>Conclusión.....</b>	<b>151</b>
------------------------	------------

<b>Anexos.....</b>	<b>154</b>
--------------------	------------

<b>Bibliografía.....</b>	<b>167</b>
--------------------------	------------

## Índice de figuras

Nº	Figura	Página
1	Relación de alturas del Valle del Mocotíes.....	22
2	Alturas promedio de los municipios del Valle del Mocotíes.....	22
3	Pisos altitudinales del Valle del Mocotíes.....	24
4	Paso de río mediante <i>tarabita y otros medios</i> .....	41
5	Indígenas usados como guías y como medio de transporte.....	45
6	Hombre con silleta o silla de carga.....	50
7	Arriero.....	57
8	Arreo de mulas.....	58
9	Bueyes tirando de un vehículo.....	60
10	Arado de la tierra con bueyes.....	60
11	Ferrocarril de Santa Bárbara – El Vigía. Pasajeros llegando a Santa Bárbara por los años 20.....	65
12	Puerto de Santa Bárbara del Zulia.....	65
13	Paso del Tren por el Puente La Maroma. Año 1923. Ferrocarril de El Vigía – Santa Bárbara del Zulia.....	66
14	Estación intermedia El Castillo del Ferrocarril Santa Bárbara – El Vigía.....	67
15	Gran Carretera de los Andes.....	78
16	Sin título.....	78
17	Gran Carretera Trasadina. – Subida al Páramo de La Negra por la parte de Mérida.....	82
18	Presos políticos y comunes construyen las carreteras del gomecismo.....	84
19	Tarifa del automóvil N° 1.....	101
20	Tarifa del automóvil N° 2.....	102
21	Anuncio de viajes al interior del país en 1928.....	104
22	Anuncio de venta de camiones Internacionales.....	106
23	Anuncio de venta de camiones REO.....	107
24	Anuncio de venta de lona impermeable.....	108
25	Cultivos, productos y otras actividades comerciales del Mocotíes 1900 – 1960.....	112
26	Campo petrolero.....	136

27	El Tabacal. Vía Tovar – Santa Cruz.....	142
28	Calle de Bailadores atravesada por la Gran Carretera del Los Andes – Trasandina 1929.....	143
29	Calle Bolívar – Tovar 1929.....	145
30	Calle Bolívar – Tovar 1929.....	146
31	Detalle de figura anterior.....	146
32	Calle Real de Zea, en un día de fiesta.....	147
33	Calle de Zea.....	147
34	Calle Bolívar 1928.....	148
35	Panorámica de la calle Bolívar.....	148
36	Esquina de la Plaza Bolívar de Tovar, principios del siglo XX.....	149
37	Calle Bolívar.....	149
38	Fachada de la Iglesia 1950 – Plaza Bolívar.....	150
39	Fachada de la Iglesia años 70.....	150

### Índice de mapas

Nº	Mapa	Página
1	Mapa Estado Mérida, con la región del Mocotíes resaltada.....	20
2	Mapa del Estado Mérida.....	30
3	Mapa de la región del Mocotíes y otros pueblos aledaños.....	31
4	Caminos de recuas en Mérida durante la colonia.....	47
5	Apertura de nuevos caminos en la provincia de Mérida 1840 – 1864...	48
6	Circuitos económicos en la Cuenca del Lago de Maracaibo.....	53
7	Mapa vial del Estado Mérida.....	81
8	Procesos migratorios.....	122

### Índice de cuadros

<b>Nº</b>	<b>Cuadro</b>	<b>Página</b>
1	Relación de tarifas de los autos N° 1 y N° 2.....	103
2	Participación relativa de los Distritos del Estado Mérida en la producción de café. Años 1904 y 1937. ....	116
3	Superficie y producción cafetalera en 1937.....	117
4	Población del Mocotíes y poblaciones aledañas para 1926.....	124
5	Poblaciones del Mocotíes y poblaciones aledañas para 1936.....	126
6	Población por distrito y municipios según su sexo.....	128
7	Cuadro comparativo de la población del estado Mérida especificado por Municipios y Distritos, según el Censo del 7 de diciembre de 1941 y el Censo del 26 de diciembre de 1936 con las diferencias y porcentajes correspondientes.....	131
8	Variación de la población en el Mocotíes según los censos de 1961, 1950 y 1941.....	134

### Índice de gráficos

<b>Nº</b>	<b>Gráfico</b>	<b>Página</b>
1	Habitantes del Mocotíes para 1926.....	125
2	Habitantes de poblados aledaños al Mocotíes para 1926.....	125
3	Habitantes del Mocotíes para 1936.....	127
4	Habitantes de poblados aledaños al Mocotíes para 1936.....	127
5	Habitantes del Mocotíes para 1941.....	129
6	Habitantes de poblados aledaños al Mocotíes para 1941.....	129
7	Variación poblacional del Mocotíes de los años 1926; 1936 y 1941.....	132
8	Variación de habitantes en poblaciones aledañas para 1926; 1936 y 1941.....	133
9	Variación de la población del Mocotíes para los años de 1961 y 1950.....	135
10	Variación de habitantes en poblaciones aledañas para 1961 y 1950.....	135

## Índice de Abreviaturas

- (A.B.R.A.E.) = Area Bajo Régimen de Administración Especial.
- A.H.M. = Archivo Histórico de Mérida.
- A.H.N.C. = Archivo Histórico Nacional de Caracas.
- B.A.N.H. = Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia.
- Ca. o Co. = Compañía.
- C.B.R. = Consejo de Bienestar Rural.
- cfr. cifras
- Km.= kilómetro.
- Kms.= kilómetros.
- Kls. = Kilos o kilogramos.
- M.I.N.F.R.A. = Ministerio de Infraestructura.
- M.D.U. = Ministerio de Desarrollo Urbano.
- M.O.P. = Ministerio de Obras Públicas.
- m.s.n.m. = metros sobre el nivel del mar.
- mts.= metros.
- pág. = página.
- Sta = Santa.
- S/a = Sin autor.
- S/p = Sin página.
- °C = grados centígrados.

## INTRODUCCION

En esta investigación, analizaremos la importancia de las vías y medios de transporte y comunicación terrestre en la economía y sociedad del Valle del Mocotíes entre los años 1900 – 1960. Para ello se trabajó una diversidad de fuentes como las bibliohemerográficas, las documentales, las orales y materiales. El cotejamiento de esta diversidad de fuentes se realizó con la finalidad de estudiar e interpretar, el proceso de construcción de carreteras y caminos, así como su importancia para el Valle del Mocotíes entre los años de 1900 a 1960, haciendo énfasis en la Carretera Trasandina. Además, se estudiará la influencia del automóvil, factor transculturizador de la sociedad y la economía del Valle del Mocotíes.

Con esta investigación se pretende contribuir al conocimiento de la Historia socio – cultural del Valle del Mocotíes, así como también, contribuir y dar cabida, a futuras investigaciones para la profundización del tema en la zona, así como de otros espacios geográficos.

Como hemos dicho anteriormente en la investigación se utilizaron diversos tipos de fuentes, como las bibliohemerográficas, entre las que se encuentran algunos libros y trabajos monográficos, que estudian el tema referente a las vías y medios de transporte y comunicación en Venezuela. Igualmente, se consultaron algunas revistas y diarios referentes al tema. Entre las fuentes documentales se encuentran las Memorias del Ministerio de Obras Públicas (M.O.P) hoy MINFRA, específicamente las que van del año 1907 al año de 1945, censos de vivienda, población y agrario. Además se consideran las fuentes orales.

Con esta investigación, se puede observar la importancia que tienen las características geográficas en el desarrollo de las vías de transporte y comunicación. Podemos apreciar igualmente, la importancia que tuvieron las vías de comunicación primigenias, es decir las establecidas por comunidades autóctonas de la región y como fueron aprovechadas por los europeos, manteniéndolas y mejorándolas; posteriormente estas vías serán utilizadas por el Estado para la construcción de carreteras.

La zona del Valle del Mocotíes está integrada desde 1907 por Gaceta Oficial, por los Municipios Rivas Dávila (Bailadores), Tovar (Tovar) y Pinto Salinas (Santa Cruz de Mora) del Estado Mérida con sus debidas modificaciones, zona que durante los primeros treinta años del siglo XX tuvo una economía cafetalera de gran importancia dentro del mercado nacional e internacional. La incursión del país en la economía petrolera hizo posible que se invirtiera en vialidad (es el caso de la Carretera Trasandina (1923) y posteriormente la Carretera Panamericana en la década de los cincuenta). Estas vías facilitaron la salida de la producción del Valle del Mocotíes hacia la zona del Sur del Lago de Maracaibo, además, de facilitar la comunicación y el contacto con la ciudad de Mérida y el resto del país.

La comunicación que se estableció por medio de las nuevas carreteras, incidió en la economía del Valle del Mocotíes al igual que el desarrollo del ámbito socio-cultural. Dicha incidencia radicó en los movimientos migratorios (éxodo rural, migraciones, procesos que ya se venían dando desde finales del siglo XIX en América Latina, fortaleciéndose en Venezuela a mediados del siglo XX), el proceso de urbanización que se comenzó a dar con la explotación petrolera y la transculturación que estos procesos suponen. En el caso de los Andes venezolanos y específicamente para nuestra zona de estudio el Valle del Mocotíes, esto se vio facilitado por la construcción de la Carretera Trasandina y posteriormente de la Carretera Panamericana.

El objetivo de la investigación es conocer y analizar la influencia que tuvieron los medios y vías de transporte y comunicación terrestre en la economía y sociedad del Valle del Mocotíes durante la primera mitad del siglo XX.

Para fines de un mejor entendimiento del tema estudiado se dividió el trabajo en seis capítulos. El primer capítulo: **aspectos teóricos y metodológicos de la investigación**, se especifican las razones del estudio, el porqué se lleva a cabo el estudio, además de explicar, la importancia del tema para los estudios históricos regionales y locales. También se establecen los objetivos que persigue la investigación, aunado a esto se definen algunos términos básicos para la investigación; igualmente, se hace una explicación de los tipos de fuentes estudiadas.

El segundo capítulo denominado: **aspectos geográficos e históricos del Valle del Mocotíes**. Se expone una breve referencia geográfica e histórica del Valle del Mocotíes y de cada uno de sus Municipios: Rivas Dávila, Tovar y Pinto Salinas. Dentro del aspecto geográfico se describe la ubicación del Valle del Mocotíes en el marco geográfico y político, resaltando algunas características topográficas como el relieve, el clima, los suelos entre otros aspectos, dentro de esta descripción se van determinando de una manera muy sencilla las características particulares de cada Municipio. Así mismo, se realiza una breve reseña de los diferentes períodos históricos como el poblamiento prehispánico, la colonización europea, entre otros hechos acaecidos en el Valle del Mocotíes en diversos tiempos históricos.

El capítulo tres titulado: **medios y vías de transporte y comunicación terrestre usados en Venezuela antes de la construcción de la Carretera Trasandina o Gran Carretera de los Andes**, abordaremos el tema de los medios y vías de transporte y comunicación terrestre antes de la culminación de la Carretera Trasandina, en dicho capítulo haremos un análisis partiendo del periodo Prehispánico, siguiendo con el periodo colonial observando la transculturación que supuso dicha penetración en materia de transporte; este capítulo será abordado hasta la aparición y funcionamiento del Ferrocarril Santa Bárbara – El Vigía.

En el cuarto capítulo, que ha sido denominado: **medios y vías de transporte y comunicación terrestre posteriores a la construcción de la Carretera Trasandina**, se estudia la construcción de la Carretera Trasandina a nivel nacional y en el Valle del Mocotíes, además de la introducción del automóvil en la zona.

En el quinto capítulo designado: **Aspectos económicos, modernización agrícola y comercio en el Valle del Mocotíes, 1900 – 1960**, se estudia brevemente la economía del Valle del Mocotíes, haciendo énfasis en la agricultura y su progresiva modernización y tecnificación, y su vinculación con el mercado. Apreciando como influyó la Carretera Trasandina en lo antes dicho.

El sexto capítulo lleva por título: **cambios socioculturales en el Mocotíes a raíz de la construcción de la Carretera Trasandina**, es un análisis de los cambios acaecidos en la sociedad y forma de vida de los habitantes del Mocotíes producto de la construcción de la Carretera Trasandina, también, observaremos el cambio en la sociedad debido a factores externos como la explotación petrolera, los procesos de urbanización que se venían dando en Venezuela durante toda la mitad del siglo XX, entre otros factores. Todo lo antes mencionado se ve reflejado en el cambio de los estilos de vida y el cambio en ciertas actividades del acontecer diario, siendo en cierta medida promovido por las vías de transporte y comunicación terrestre para el caso específico del Mocotíes.

# **Capítulo I**

## **Aspectos Generales de la Investigación.**

## **1.1 Aspectos metodológicos**

En la realización de esta investigación, referente a la influencia que tuvieron las vías y medios de transporte y comunicación terrestre en la economía y sociedad del Valle del Mocotíes, se utilizaron y confrontaron varias fuentes escritas y orales. Entre las fuentes de tipo escritas figuran las fuentes de tipo bibliohemerográficas y documentales como las Memoras del Ministerio de Obras Públicas (M.O.P), los Censos de Población y Vivienda. Las fuentes orales están conformadas por los testimonios de personas de la zona de estudio, dichos testimonios se obtuvieron mediante entrevistas. En el análisis de esta última fuente, tomaremos en cuenta ciertos criterios, como: la edad de los entrevistados, debido a la pérdida de memoria debido al pasar del tiempo, la fiabilidad de los datos aportados por los entrevistados, realizando el cotejamiento de las fuentes orales con las escritas para poder llegar a un cierto grado de veracidad.

En la búsqueda de las fuentes bibliohemerográficas, nos desplazamos hacia la ciudad de Caracas, específicamente a la sede de la Biblioteca Nacional, la Biblioteca del antiguo Ministerio de Transporte y Comunicaciones (M.T.C) y a la Biblioteca y Museo Guillermo José Schael (Museo de Transporte). También se realizaron viajes a la zona del Valle del Mocotíes (Bailadores, Tovar, Santa Cruz de Mora) donde se realizaron las entrevistas correspondientes como parte de la fuente oral, igualmente se procedió a la búsqueda de material bibliohemerográfico en las bibliotecas y archivos de las poblaciones antes mencionadas.

## **1.2 Planteamiento del problema**

La zona del Valle del Mocotíes se encuentra al Sur del Estado Mérida, es una zona en la que están presentes varios tipos de pisos climáticos o altitudinales, lo que ha permitido desarrollar diversos tipos de actividades, especialmente en lo referente a la agricultura.

El nombre del Valle del Mocotíes es de origen indígena (Mucutíes) y el río que lo atraviesa lleva el mismo nombre. En el aspecto político administrativo, la zona está constituida por los Municipios Rivas Dávila capital Bailadores, Municipio Tovar capital Tovar y Municipio Pinto Salinas capital Santa Cruz de Mora.

Esta zona históricamente ha sido de suma importancia para el Estado Mérida, tanto en el campo económico como en el sociocultural, en especial durante las últimas dos décadas del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX.

Durante las dos últimas décadas del siglo XIX, en el Valle del Mocotíes se comenzaron a dar importantes cambios en la vida económica, social y cultural. Esto se dio debido a una economía agraria centrada en el café, ocasionando que este cultivo fuese desplazando a otros rubros (trigo, arvejas, caña de azúcar, entre otros).

Además, como hemos dicho en el párrafo anterior, pese al desplazamiento de ciertos rubros por el café, hubo ciertos impedimentos para su comercialización, a causa de las dificultades que presentaban los medios y vías de transporte y comunicación para ese momento, factor esencial en su comercialización. Aunque en la zona se estaban dando ciertas transformaciones en la vida económica y sociocultural, en lo referente a vialidad terrestre e infraestructura no se dieron cambios de marcada importancia, la atención se centraba en el mantenimiento de caminos de recuas y pasos o trochas que se usaban para el traslado de la producción o personas a lomo de equinos, principalmente la mula, desde o hacía el Sur del Lago de Maracaibo u otras poblaciones como Mérida, La Grita, San Cristóbal, Cúcuta, entre otras.

En materia de transporte y comunicación terrestre el cambio de mayor importancia que se dio en los Andes y en el Estado Mérida durante los últimos años del siglo XIX fue la construcción del ferrocarril, en el caso de Mérida, el de El Vigía – Santa Bárbara del Zulia, haciéndose la contratación para dicha obra en el año de 1886, y ya para el año 1889<sup>1</sup> estaba en funcionamiento. Esta obra fue de gran importancia para el Mocotíes debido a que acortaba el tiempo de traslado de la producción al puerto de San Carlos, en el tramo de El Vigía a Santa Bárbara del Zulia.

---

<sup>1</sup> Fechas, según documentos relativos a la terminación de los trabajos de reconstrucción de la línea del ferrocarril de Santa Bárbara – El Vigía. Central J. A. Redondo. citado por Amado Moreno en su libro **Espacio y sociedad en el Estado Mérida** (1986) pág. 161.

Durante la última década del siglo XIX y principios del XX el Gobierno Nacional presidido por Cipriano Castro (1899-1908), comenzó a gestionar un plan de modernización de las vías de transporte y comunicación terrestre, mediante la construcción de caminos y tramos carreteros, siendo continuado durante el mandato del General Juan Vicente Gómez (1908 - 1935). El plan que se trazaron estos gobernantes andinos fue la construcción de una vía que comunicaría el occidente con el resto del país, con la unión de varios tramos carreteros, denominándose “La Gran Carretera de los Andes” o como mejor es conocida “La Carretera Trasandina”; esta vía tendrá una longitud de 1.524 kms<sup>2</sup>., recorriendo el Valle del Mocotíes, esta vía será para aquel entonces un factor modificador del ambiente geográfico, del modo de vida socio-cultural, y un elemento dinamizador en la economía.

La Carretera Trasandina, fue decretada en 1923, siendo un complejo vial de gran importancia y envergadura en Venezuela e incluso de Suramérica durante las primeras cuatro décadas del siglo XX. La Carretera Trasandina permitió al gobierno gomecista tener un mayor control de la nación, aumentar las comunicaciones, facilitar el transporte y modernizar los Andes venezolanos, zona de la que era oriundo Gómez. En el Mocotíes, la Trasandina junto con la industria automotriz, facilitaron el transporte de productos, personas y el aumento de las comunicaciones, con el resto del país especialmente con el centro; obra que aún en el siglo XXI, con más de medio siglo continúa siendo de gran importancia para el Mocotíes. Como hemos dicho la Carretera Trasandina es una obra vial de gran importancia que se dio a principios del siglo XX, siendo igualada o superada por la Carretera Panamericana, obra que se desarrolló durante la década de los años 50 del siglo XX.

De 1900 a 1960 Venezuela experimentó numerosos procesos de cambio en el marco político, económico y social. En lo político estuvo representado por dos dictaduras encabezadas por el mandato de Juan Vicente Gómez (1906 – 1935) en una primera instancia y posteriormente la de Marco Pérez Jiménez (1948 – 1958), estando separadas ambas por un pequeño periodo democrático entre los años de 1935 a 1948, y

---

<sup>2</sup> Esta medida es según Rodríguez. M., Adelina en el **Diccionario de Historia de Venezuela de la Fundación Polar**. pág. 794, mientras que Javier González en el libro: **Venezuela: 100 años en automóvil**. pág. 34, dice que la longitud es de 1.269 kilómetros; y para Eduardo Arcila Fariás en su obra **Historia de la Ingeniería en Venezuela**. pág. 113, tiene un recorrido de 1.183 Kms.

será durante los años de gobiernos dictatoriales, en que se realizaron importantes inversiones en materia vial.

En materia económica fue el paso de una economía agro-exportadora encabezada por el café, a una economía monoprodutora basada en la explotación petrolera; en la zona del Valle del Mocotíes este cambio económico se dio primero con el desplazamiento de varios rubros agrícolas por el café y posteriormente con el abandono de las fincas por el éxodo rural hacia las grandes ciudades vinculadas a la actividad petrolera. La parte social, como veremos, está estrechamente relacionada con la economía y la modernización de la red de transporte y comunicación, así como también, al proceso de urbanización ocasionando el abandono del campo (éxodo rural), por ir a las ciudades o a los campos petroleros, en búsqueda de “mejores” ingresos y estilos de vida. Este proceso se vio facilitado por la construcción de la Carretera Trasandina y posteriormente por la Carretera Panamericana, esta última facilitó el transporte y comunicación entre la zona de El Vigía y el centro del país.

En tal sentido, en la presente investigación indagaremos sobre los efectos socio – económicos que tuvieron los medios y vías de transporte y comunicación terrestre en el Valle del Mocotíes, durante las primeras seis décadas del siglo XX. En especial en la diversificación económica y en los nuevos modos de vida de la población, como parte de la historia contemporánea de los Andes venezolanos y en especial de la zona del Valle del Mocotíes.

### **1.3 Justificación**

Esta es una investigación de sumo interés para los estudios históricos. Las vías y medios de transporte y comunicación terrestre han sido un factor importante en el desarrollo e integración socio-económica y política de Venezuela y por su puesto de cada una de sus ciudades. Además, de contribuir en los estudios de historia regional y local de los Andes venezolanos y en especial del Valle del Mocotíes en el periodo que comprende los años 1900 - 1960.

Igualmente, este proyecto pretende demostrar la importancia que han tenido históricamente las vías y medios de transporte y comunicación terrestre en el desarrollo de las sociedades, y los elementos de los que depende (economía, ideología, cultura,

etc.). Con el estudio de las vías y medios de transporte y comunicación terrestre podremos hallar una serie de acontecimientos fundamentales en la reconstrucción de la historia de ciudades y el vínculo entre una y otra.

## **1.4 Objetivos**

### **Objetivos Generales**

- Desarrollar líneas específicas de investigación en torno a la historia regional y local de los Andes venezolanos.
- Estudiar la importancia de las vías y medios de transporte y comunicación en los procesos de cambio en la economía, la sociedad y la cultura del Valle del Mocotíes entre 1900 y 1960.

### **Objetivos Específicos**

- Conocer algunas características de la geografía del Valle del Mocotíes.
- Conocer algunos aspectos del proceso civilizatorio reciente del Valle del Mocotíes.
- Conocer algunos rasgos históricos del Valle del Mocotíes.
- Analizar las vías y medios de transporte y comunicación terrestre, anteriores a la construcción de la “Carretera Trasandina” en el Mocotíes.
- Analizar las vías y medios de transporte y comunicación terrestres luego de la construcción de la “Carretera Trasandina” en el Mocotíes.
- Estudiar brevemente la producción y comercialización de los principales rubros económicos del Valle del Mocotíes, antes y después de la construcción de la “Carretera Trasandina”.
- Estudiar los movimientos migratorios, posterior a la construcción de la Carretera Trasandina.
- Analizar brevemente el proceso de urbanización en el Valle del Mocotíes.

## **1.5 Marco Teórico**

En el Valle del Mocotíes, ciertamente se han realizado investigaciones en diversas áreas de estudio, muchas de estas enfocándose en algún Municipio en particular de los tres que conforman el Valle del Mocotíes (Rivas Dávila, Tovar y Pinto Salinas); además, muchos de los trabajos realizados en la zona del Mocotíes obvian el aspecto socio – cultural, destacando aspectos históricos, políticos y económicos.

La Historia socio-cultural de la zona del Mocotíes, se ha estudiado muy poco, siendo la ciencia histórica la encargada de invertir esto mediante el uso de todas sus técnicas como: el estudio y análisis de documentos, las fuentes bibliohemerográficas, además, de las técnicas que la “Nueva Historia” emplea, como las fuentes orales, fotográficas, entre otros, fusionando todas estas técnicas podremos reconstruir los procesos históricos y socio-culturales de determinada región geográfica

El Valle del Mocotíes y cada una de sus poblaciones, aún aguarda por la explotación de su riqueza histórica y socio-cultural especialmente, mediante la fusión de diversas técnicas que tanto la “Historia tradicional” y la “Nueva Historia” nos brindan para la reconstrucción de diversos procesos y desarrollar temas de diversa índole. Entendemos por Historia Tradicional, la historia que se realiza en torno a héroes e instituciones basados en documentos escritos, es una historia que se centra en grandes hazañas de grandes hombres, estadistas, generales y otros, mientras que “la Nueva Historia” o historia cultural, por su parte se centra en la reconstrucción de hechos a partir del individuo común, es la historia de la vida cotidiana, la historia cultural parte de lo mínimo, usando todo tipo de fuentes como las orales, escritas materiales, entre otras.

Para llevar a cabo este estudio es necesario tener presente aspectos resaltados por la “Nueva Historia” como lo es el uso de todo tipo de fuentes, bien sean escritas, orales o de otro tipo. Todas estas fuentes son de suma importancia, resaltando las fuentes orales, debido a que gracias a estas podremos reconstruir procesos históricos y socio-culturales, a partir de las vivencias de los propios actores. La investigación se llevó a cabo en el espacio geográfico del Valle del Mocotíes, zona que durante la primera mitad del siglo XX, fue un importante emporio económico del Estado Mérida, siendo una economía enfocada en la agricultura, teniendo como principal rubro el café,

esta economía se vio beneficiada con la construcción de la Carretera Trasandina (1926), aunque posteriormente, esta construcción será un factor facilitador del abandono del campo (éxodo rural), además, de contribuir con el cambio en el estilo de vida de los pobladores en el Valle del Mocotíes.

Para los años de 1940, el agro en el Mocotíes se diversificó, dejando de ser el café el rubro principal de producción, hay nuevos cultivos como las hortalizas, introducidos por incentivo del Gobierno Nacional, además, de darse el éxodo rural hacia las ciudades del centro y la región zuliana específicamente a los campos petroleros. Durante toda la primera mitad del siglo XX, las migraciones serán continuas. Durante la década que va de 1950 a 1960, los procesos migratorios, se vieron facilitados e incentivados con la construcción de la Carretera Panamericana y el fomento por parte del Gobierno Nacional del poblamiento de la zona del piedemonte andino correspondiente al Sur del Lago de Maracaibo, además, que dicha construcción facilitó el mercado del Estado Mérida, del cual forma parte el Valle del Mocotíes.

## **1.6 Marco conceptual**

Para llevar a cabo la investigación fue necesario precisar las siguientes premisas conceptuales: vías de transporte y comunicación terrestre, migración, éxodo rural, modernización y comercio.

### **1.6.1 Vías de transporte y comunicación terrestre.**

Para conocer con mayor facilidad esta premisa, procederemos a definir cada término que lo conforma:

En cuanto al término vía, es el medio por el cual se transita o llega a un lugar determinado, teniendo características diferentes según el factor geográfico, social e inclusive cronológico, dicho término es definido en: (<http://www.infocentro.gov.ve/viewusuario/docs/c6/PROGRAMAvial.doc> (18-02-2006) como:

“toda aquella ruta en que conductores (as), pasajeros (as), peatones (as) transitan libremente. Zona o área de uso público permanente o casual destinado al tránsito de vehículos personas o animales”.

También se define como: “los senderos peatonales y vehiculares, calles y avenidas de tránsito vehicular de libre acceso. Un espacio por donde se transita ya sea terrestre, acuático o aéreo” (En: <http://www.monografias.com/trabajos13/transpor/transpor.shtml#EVAL> (consultado el 20-02-2006).

Con respecto al transporte por su parte Andrés García Lorca dice:

“el concepto de transporte, en su acepción etimológica, hace referencia al hecho de llevar algo de un sitio a otro, de ahí que entendamos dicho término como el proceso del traslado de mercancías y personas conjunta o indirectamente, de un lugar a otro” (García, A., 1998: en:

<http://www.gem.es/MATERIALES/DOCUMENT/DOCUMEN/g09/d09104/d09104.htm>), (consultado el 10-01-2006).

Mientras que comunicación es definida por Lorca como: “La transmisión a distancia de mensajes y códigos empleando distintos medios técnicos” (García, A., 1998:

<http://www.gem.es/MATERIALES/DOCUMENT/DOCUMEN/g09/d09104/d09104.htm> (consultado el 10-01-2006).

Aclarar la idea de vías de transporte y comunicación es de suma importancia, ya que históricamente han sido factores decisivos en los procesos de cambio de las sociedades llegando a formar parte vital de dichas sociedades y pobladores.

Continuando con la idea de transporte García nos comenta que: “...el transporte vertebral, une, desarrolla, equipara, doma los espacios,... pero también el transporte contamina, rompe, desarmoniza el espacio, aísla territorios y personas, discrimina y marginaliza” (García, A., 1998:

<http://www.gem.es/MATERIALES/DOCUMENT/DOCUMEN/g09/d09104/d09104.htm> (consultado el 10-01-2006).

Así mismo, Jean Brunhes, dice:

“...la circulación no era solo un actor de transformación de la superficie circunscrita, sino un transformador de la cantidad, de las cualidades y de las aptitudes de la población humana” (citado por: García., A., 1998: <http://www.gem.es/MATERIALES/DOCUMENT/DOCUMENT/g09/d09104/d09104.htm> (consultado el 10-01-2006).

Luego de haber delimitado los términos vía, transporte y comunicación, podremos tener una noción más clara de la fusión de estos tres conceptos y así poder precisar la idea de vías de transporte y comunicación terrestre, a efectos de nuestra investigación.

Entendemos por vías de transporte y comunicación terrestre, al sistema de rutas, caminos de recua o herradura y carreteras que facilitan el traslado de un lugar a otro de personas, productos y mercancías. Además, de estas rutas, caminos y carreteras, son también de gran importancia a destacar los medios, mediante los que se realizan dichos desplazamientos, estando divididos en dos categorías los de tracción a sangre y tracción a motor.

Aclarar la idea de vías de transporte y comunicación, así como el de medios, es de suma importancia, debido a que históricamente han sido factor decisivo en los procesos de cambio y conformación de las sociedades, llegando a formar parte vital de las mismas.

### **1.6.2 Migración**

El concepto de migración, ha sido trabajado ampliamente quedando precisada de manera general como: el desplazamiento de poblaciones de un lugar a otro, en búsqueda de cambios sociales para mejorar sus expectativas en el estilo de vida.

“Se refiere a movimientos de población, aunque estos deberán relacionarse primordialmente con: 1. grupos que buscan empleo fuera de su lugar de origen, 2. sus dependientes: por ejemplo, familiares que acompañan al migrante” (cfr. Naciones Unidas, 1949: 3. citado por Garmendia, J., 1976: 208).

Continúa diciéndonos Garmendia que esto se limita, debido a que hay grupos que, a pesar de trasladarse de un lugar a otro no se consideran emigrantes: “Se excluyen, pues, turistas, comerciantes, refugiados, exiliados políticos, etc. (Garmendia, J., 1976: 208).

El concepto de migración, como hemos visto es el movimiento de poblaciones, aunque, no todos los movimientos de población van enmarcados en la idea de migración, las migraciones son movimientos voluntarios. “...las migraciones se presentan como movimientos poblacionales relativamente voluntarios...” (Garmendia, J., 1976: 208).

Además las migraciones presentan ciertos patrones como el periodo de estancia en el lugar al que se ha desplazado el o los individuos, la causa o fin del desplazamiento, algunos desplazamientos que no son considerados migraciones son: la expatriación y los viajes turísticos; el primer caso no lo enmarca la migración por ser un desplazamiento forzado o involuntario; el segundo caso a pesar de ser voluntario, no entra en dicho concepto ya que se realiza con fines de distracción o entretenimiento.

Como nos dice Garmendia: “Se emigra no solo para alcanzar algo, sino para librarse de algo...” (Garmendia, J., citado por Garmendia, J., 1976: 208).

Según Garmendia, J., (1975:208) las migraciones son de dos tipos primarias, si se accede por primera vez a un territorio no colonizado; y secundarias si se llega a un medio ya habitado y colonizado, además, pueden ser internas o externas dependiendo la dirección en que se realicen.

“Las migraciones pueden ser interiores o exteriores, dependiendo de que se realicen dentro o fuera del propio territorio” (Garmendia, J., 1976: 208).

Como podemos ver los procesos migratorios van delimitados por la dirección de los movimientos poblacionales, como también están determinadas según el área que es ocupada.

### **1.6.3 Éxodo rural**

Este término hace referencia a un movimiento migratorio, caracterizado por el abandono del campo y por consiguiente de la agricultura, para dirigirse a las ciudades o urbes en búsqueda de mejores expectativas de vida, a lo que Chueca, F., (1975: 849) hace referencia: "...la migración de la población que abandona aldeas y campos"

El éxodo rural, se comenzó a dar desde el siglo XIX con gran intensidad en toda Latinoamérica, pero será, durante la primera mitad del siglo XX donde tomará mayor alcance, ocasionando el abandono del campo y crecimiento de las ciudades "El crecimiento de las ciudades se deriva (en parte) de la inmigración desde el hinterland rural, debido, principalmente, a la atracción económica de la urbe" (Chueca, F., 1975: 849).

Dentro del proceso de éxodo rural, inciden varios factores como los distingue Gino Germani; (citado por Chueca, F., 1975: 849) "...el nivel ambiental u objetivo, el nivel migratorio y el nivel psicosocial."

A cada nivel anteriormente nombrado, Germani; (citado por Chueca, F., 1975: 849) le incluye ciertos factores como lo son:

En el primer nivel los factores expulsivos y atractivos, por un lado, y por otro la naturaleza y las condiciones, la accesibilidad y el contacto entre las áreas rurales y urbanas o en términos más generales, entre el lugar de origen y el lugar de destino.

En el segundo nivel se incluyen los roles, las expectativas y las pautas de comportamiento; el tercer nivel que es el psicosocial se tienen las actividades y expectativas de los individuos.

### **1.6.4 Modernización**

Se puede establecer que en el Valle del Mocotíes, se dio un proceso modernizante, a partir de la construcción de infraestructuras viales, estas permitieron que aspectos modernizantes penetraran en la sociedad. Algunas técnicas como la introducción de nuevos rubros, así como también, mano de obra extranjera y calificada y técnicas para el desarrollo de la agricultura "...introdujeron técnicas innovadoras para

aumentar la producción agrícola como los sistemas de riego, maquinarias agrícolas...”  
(Arellano, C., 2001: 28).

Aun con la inclusión de nuevas técnicas y la modernización agrícola, se mantienen los modos de cultivo tradicional, dándose una fusión de formas de cultivos tradicionales y modernos. Esta modernización no se dio solo en el agro, se va a dar también en el estilo de vida de la población con la introducción del automóvil y otros productos.

Todo este proceso se dio con gran rapidez en Los Andes venezolanos en general, durante los primeros cincuenta años del siglo XX, luego de la construcción de la Carretera Trasandina, en primera instancia y posteriormente con la Carretera Panamericana.

**Capítulo II**  
**Aspectos Geográficos, Político – Administrativas e**  
**históricos del Valle del Mocotíes**

## **2.1 Características geográficas.**

### **2.1.1 Ubicación geográfica del Valle del Mocotíes.**

La geografía es de suma importancia para los estudios históricos, debido a que todo hecho o proceso necesita ser ubicado dentro de un marco geográfico que posee características determinadas, además, el medio físico es un factor que condiciona el desarrollo de diversas actividades humanas..

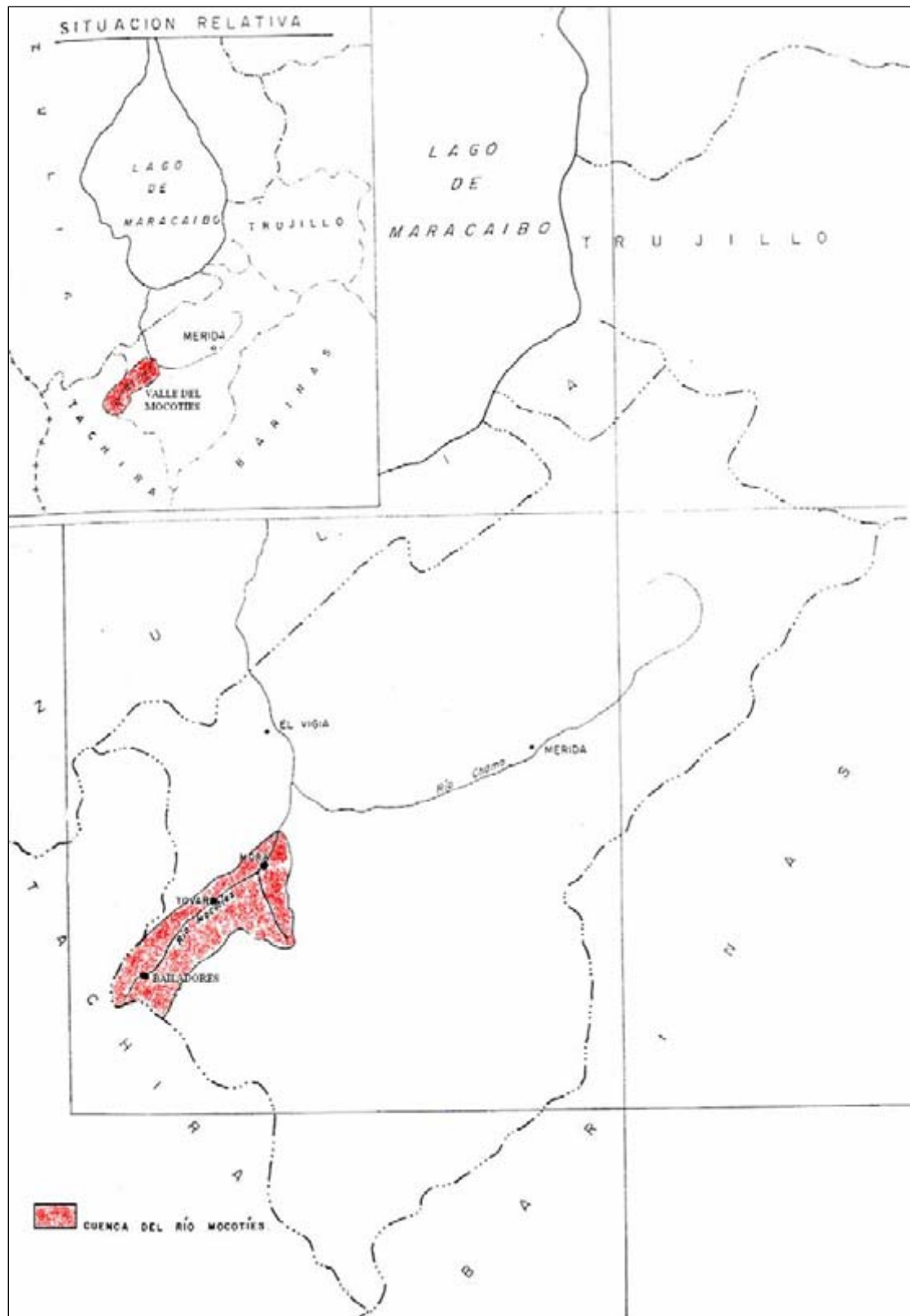
El área de estudio donde se llevó a cabo nuestra investigación se encuentra situada en los Andes venezolanos, correspondiente al territorio del estado Mérida, específicamente la zona del Valle del Mocotíes o cuenca del Mocotíes, conformada por la zona alta, media y baja de dicho valle.

Es una amplia zona perteneciente a la Cordillera de Mérida, “es un valle intermontano, cuyo drenaje principal es el río Mocotíes, que nace a 3.500 metros de altura aproximadamente” (Quintero y Riera., 1988: 14).

Esta región está integrada por los Municipio Rivas Dávila capital Bailadores, Tovar capital Tovar y Pinto Salinas capital Santa Cruz de Mora, ubicados a lo largo del valle, en la parte alta, media y baja respectivamente, haciendo que cada Municipio presente características geográficas diferentes, debido a la presencia de diversos pisos altitudinales.

La región del valle del Mocotíes, está ubicada al occidente del estado Mérida, formando un triángulo que colinda con el Estado Táchira hacia el sur-este, hacia el norte con la llanura del lago de Maracaibo, en el Municipio Alberto Adriani, por el sur y el oeste, la cordillera Sur Occidental de Mérida y el río Chama hacia el este. (En: <http://cv.uoc.es/~lberrueta/merida/pueblos.htm#N3>) (Ver mapa 1).

**Mapa 1. Mapa Estado Mérida siglo XX, con la región del Mocotíes resaltada.**



Tomado de: (Boscan, E., 1971: 4). \*Modificado para fines de la investigación.

### **2.1.2 Relieve**

El Valle del Mocotíes presenta características propias de la zona andina, fuertes vertientes, topografía muy accidentada, en forma de filas, lomas, cerros, bordos, páramos; y algunos suelos planos y de pendiente suave, además, como lo es la presencia de unidades de alta montaña y fondos de valles de difícil acceso. El Valle del Mocotíes cuenta con páramos que presentan alturas mayores a los mil metros como lo son el Páramo de Mariño (2.800 m.s.n.m) y el Páramo Las Tapias (3.500 m.s.n.m., aproximadamente); así como valles donde las alturas oscilan de los 2.000 m.s.n.m en su parte mas alta y los 800 m.s.n.m aproximadamente en la zona más baja del valle específicamente en Santa Cruz de Mora. (Ver figuras 1 y 2).

Respecto al relieve Venturini, O., (1983: 26 - 27) señala:

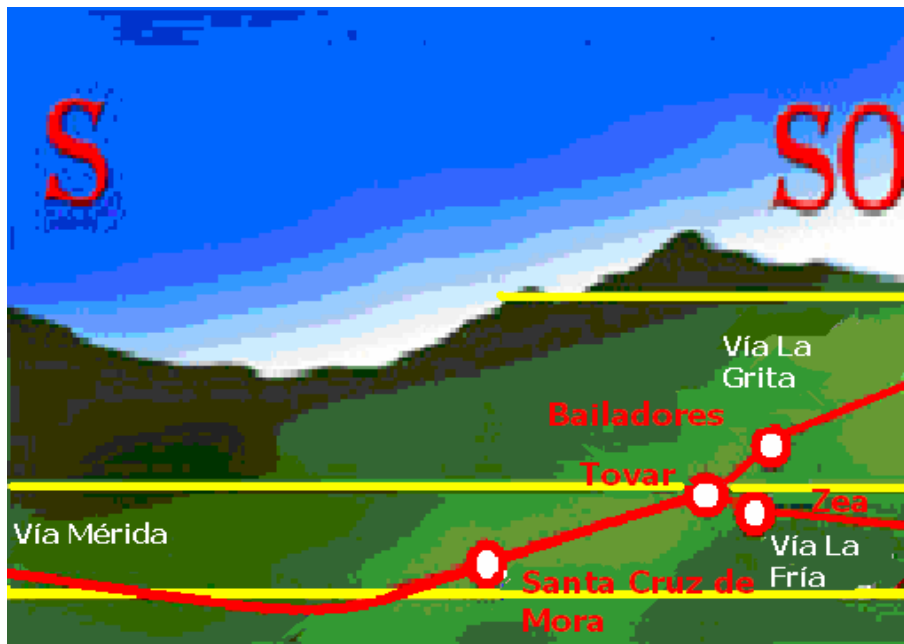
“Es por lo general estrecho y encajonado entre las laderas en pendiente. Por el lado norte se extiende de manera alargada y casi ininterrumpida a través de la cordillera de Tovar. Este valle alcanza su mayor amplitud en el sector superior, alrededor de Bailadores, donde amplias terrazas y abanicos aluviales proporcionan extensas tierras planas en su fondo. Bajando de Tovar se estrecha manteniendo sólo un cordón de vegas a los lados del río”.

### **2.1.3 Suelos**

Con respecto a los tipos de suelo presentes en el la región del Mocotíes, Boscanos dice:

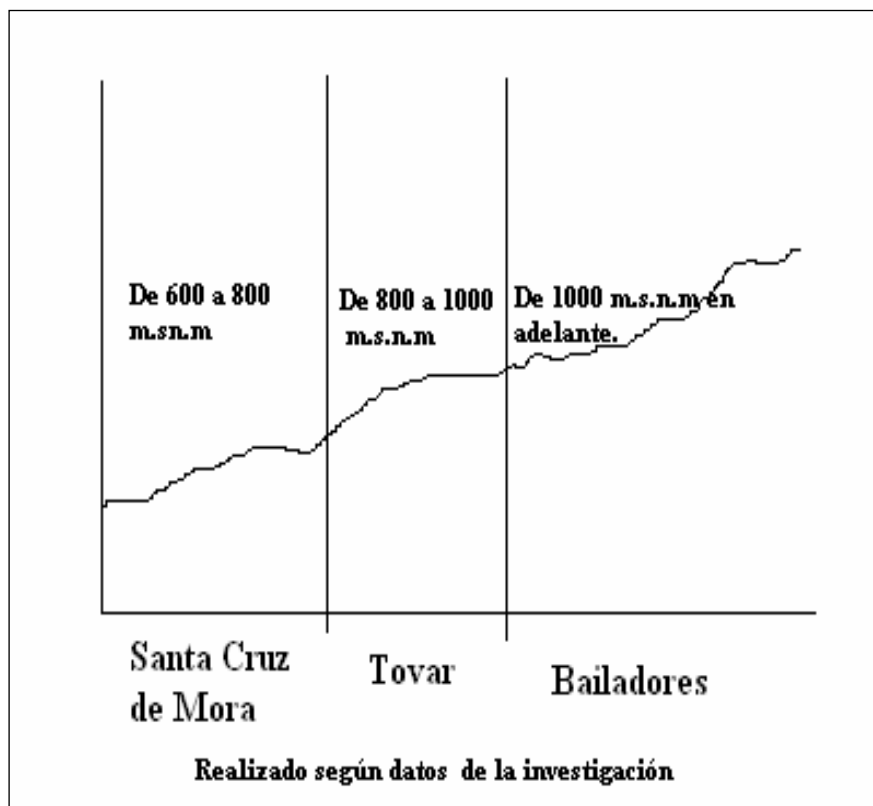
“Los suelos en el área son de origen aluvial y debido a las formaciones geológicas presentes (Grupo Iglesias, Sierra – Nevada y Mucuchachí). Los suelos más fértiles son los que se encuentran en el fondo de los valles y laderas menos inclinadas. En el fondo del valle no presentan riesgos de erosión y tienen elevada presencia de materia orgánica”. (Boscan. E., 1971: 7).

**Figura 1. Relación de alturas del Valle del Mocotíes.**



Tomado de: mapa turístico de CORMETUR; modificado para explicación del punto.

**Figura 2. Alturas promedio de los municipios del Valle del Mocotíes.**



Elaboración propia.

#### **2.1.4 Pisos altitudinales**

El Valle del Mocotíes es una zona que presenta diversos tipos de pisos o zonas altitudinales, las cuales fueron factor importante para el poblamiento de los Andes, hay cuatro divisiones según Humboldt: “la Tierra Caliente se encuentra desde 0 a 800 – 1000 m de altitud; la Tierra Templada entre 800 y 2000 m, la Tierra Fría entre 2000 y 3000 y la Tierra Helada o Zona Páramera por arriba de los 3000 m”, (citado por Monasterio, M., 1980: 172).

Mientras que Maximina Monasterio plantea cuatro zonas, como lo son: “Zona Basal Andina (por debajo de los 800 – 1.000 m) comprende principalmente el piedemonte y los frentes montañosos bajos externos, el Piso Subandino (entre 1.000 a 2.000 – 2.200 m); el Piso Andino que limita con el anterior y se prolonga hasta los 4.000 m; el Altiandino desde 4.000 m hasta el límite de las nieves perpetuas o Zona Nival (Monasterio, M., 1980: 172).

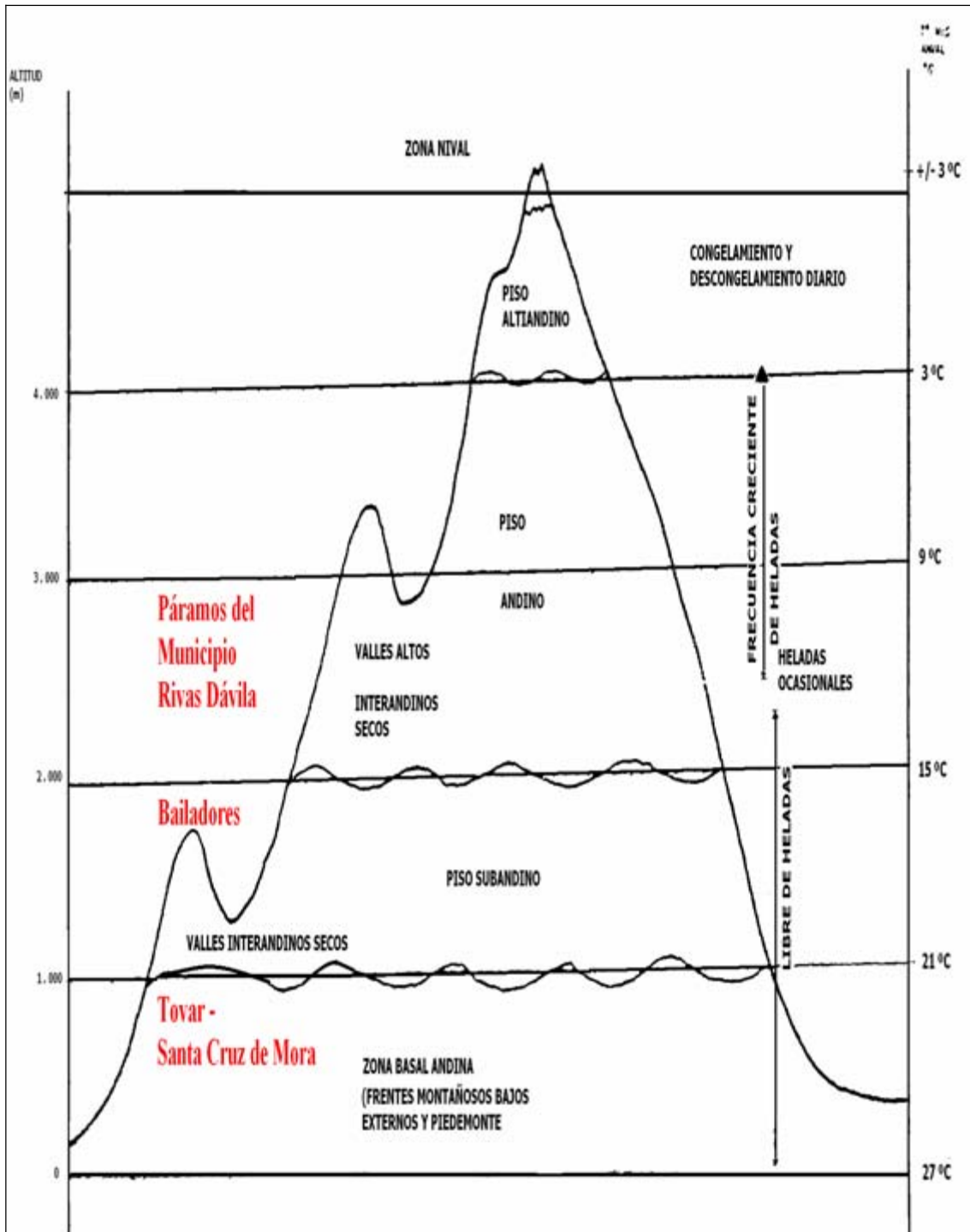
A esto podemos decir que en la zona del Mocotíes se presentan según la división de Humboldt todos sus pisos o zonas altitudinales, partiendo desde la Tierra Caliente (Santa Cruz de Mora); la Tierra Templada (Tovar, La Playa); la Tierra Fría (Bailadores) y la Tierra Helada o Zona Páramera (en la zona de los páramos del Municipio Rivas Dávila).

Tomando la división de Monasterio, podemos inferir, que hay la presencia de tres piso altitudinales en el Mocotíes como lo es la Zona Basal Andina en Santa Cruz de Mora y Tovar); el Piso Subandino en Bailadores; y el Piso Andino en los páramos del Municipio Rivas Dávila (Ver figura 3).

#### **2.1.5 Clima.**

En cuanto al clima de la zona, Boscan nos dice que: “El clima del área tiene sus características debido a la influencia del relieve, es un clima de montaña, debido a los vientos que provienen del Lago de Maracaibo, estos ascienden en el valle dejando humedad en las medianas altitudes” (Boscan. E., 1971: 6).

**Figura 3. Pisos altitudinales del Valle del Mocotíes.**



Tomado de: Monasterio, M., 1980: 173; reformado para fines de la investigación.

### **2.1.6 Temperatura.**

Igualmente en torno a la temperatura, Boscan explica que: “La temperatura en el Mocotíes es variante, debido a la presencia de diversos pisos altitudinales y a la época del año. “La temperatura varía mucho debido a la diferencias de altitud en la cuenca, alcanzando valores de 14 – 15 °C entre los 1.200 a 2.600 mts. Y desciende a 9 °C en los páramos más altos con elevaciones cercanas a los 3.500 mts...” (Boscan. R., 1975: 3).

### **2.1.7 Hidrografía.**

Los ríos, históricamente han condicionado el establecimiento de poblaciones y la ejecución de actividades de subsistencia como la agricultura, la cría de animales, entre otras actividades. Para la zona del Valle del Mocotíes ha sido de suma importancia ya que ha permitido desarrollar la expansión de la agricultura, además, de ser utilizada en el consumo humano y animal.

La principal fuente de agua en la cuenca del Mocotíes es el río Zarzales, este nace en el Páramo Las Tapias a unos 3.000 m.s.n.m, para discurrir a través del valle con el nombre del río Mocotíes, hasta desembocar en el río Chama (Corpoandes., 2002, citado por Arellano, C., 2003: 51).

A si mismo encontramos en cada municipio gran cantidad de ríos quebradas y riachuelos (quebrada Arriba, quebrada Blanca, quebrada El Mamón, quebrada El Tabacal, quebrada del Barro, quebrada de Villa Socorro, Caño Bonito, quebrada El Quebradon, quebrada San José, quebrada El Guayabal, río Culegría por nombrar algunos; además encontramos lagunas de origen glaciar como las ubicadas en el Páramo de Mariño (la Blanca, la Negra, los Lirios, Brava) perteneciente al Municipio Rivas Dávila.

### **2.1.8 Vegetación.**

Para establecer la vegetación propia de la zona es necesario decir, que la vegetación autóctona de la zona se ha visto afectada por actividades agrícolas con la introducción de vegetación foránea, como lo es el café, las hortalizas, pinos, entre otras especies. Además, de la tala que se ha producido en la zona para el establecimiento de caseríos y la apertura de caminos y carreteras.

En el valle del Mocotíes existen tres zonas de vida: Bosque seco premontano, bosque seco montano bajo, bosque muy húmedo montano, y el área bajo régimen de administración especial (A.B.R.A.E)

- *Bosque seco premontano*: Fuertemente intervenido, de baja densidad y de media altura y dócil. Se localiza en las zonas inferiores a los 1.250 m.s.n.m, cerca de la población de La Playa.
- *Bosque seco montano bajo*: Es un bosque siempre verde de mediano dócil y cobertura predomina en los alrededores de los cauces, se encuentra intervenido de mediano a intensamente.
- *Bosque muy húmedo montano*: Representa la vegetación de páramo con un matorral siempre verde y con una fuerte intervención. La vegetación predominante son los frailejones, gramíneas de hojas duras y helechos.
- *Área bajo régimen de administración especial (A.B.R.A.E)*: El área de los páramos el Batallón y la Negra fue declarada como zona de régimen de administración especial, para proteger los sistemas naturales existentes de gran importancia para el suroeste andino. Esta zona abarca el 60% del Municipio Rivas Dávila, donde se encuentran importantes nacientes de agua como lo son los ríos y quebradas: Mocotíes, Quebrada Arriba, El Oso, Las Águilas, Moreno, Agua Sucia y otras más. (Corpoandes; citado por Arellano, C., 2003: 54 - 55).

### **2.1.9 Fauna**

La Fauna del Mocotíes, no varía del resto del estado Mérida, encontrándose, gran variedad de aves silvestre, insectos, arácnidos, reptiles y mamíferos propios de la zona y los animales introducidos como ganado bovino, porcino, ovino, caballar y mular; aves de corral como gallinas, patos, codornices entre otras.

### **2.2 División político y administrativa del Valle del Mocotíes.**

La división político administrativa del Valle del Mocotíes, se basa principalmente en los tres Municipios que lo conforman, los cuales veremos en el siguiente orden Rivas Dávila capital Bailadores, Tovar capital Tovar, Pinto Salinas capital santa Cruz de Mora el orden que seguimos es según el cauce del río Mocotíes

que comienzan en el Municipio Rivas Dávila, el Municipio Tovar en la parte media del valle y en la parte baja el Municipio Pinto Salinas.

La delimitación se realiza basándose en la División Político Territorial del Estado Mérida con sus respectivos límites. Ley de Reforma Parcial de la Ley de División Político Territorial del Estado Mérida. (1997)

### **2.2.1 Rivas Dávila (Bailadores)**

El Municipio Rivas Dávila tiene por capital a la población de Bailadores y cuenta con la parroquia Gerónimo Maldonado, cuya capital es la Playa; según Gaceta Oficial de 1997 los límites del Municipio son:

- *Por el Norte y Este:* el Estado Táchira en sus límites generales con el Estado Mérida, y el Municipio Tovar.
- *Por el Sur:* el Municipio Guaraque, por la divisoria de aguas entre los ríos Mocotíes y Guaraque.
- *Por el Oeste:* el Estado Táchira en sus límites generales con el Estado Mérida, desde el páramo del Batallón, por el páramo el Rosario y el páramo La Negra, hasta el alto de este último, donde comienza el límite norte.

### **2.2.2 Tovar (Tovar)**

El Municipio Tovar tiene por capital la ciudad de mismo nombre (Tovar), cuenta con las parroquias El Llano, Tovar, San Francisco, Independencia y Santa Apolonia; los límites generales del Municipio son los referidos por **Ley de División por la gaceta de 1997 que son:**

- *Por el Norte:* el Municipio Zea.
- *Por el Este:* el río Culebría.
- *Por el Sur:* el Municipio Guaraque, desde el páramo de Río Negro.
- *Por el Oeste:* el Municipio Rivas Dávila.

### **2.2.3 Pinto Salinas (Santa Cruz de Mora)**

Este Municipio tiene por capital a la ciudad de Santa Cruz de Mora, la misma se subdivide en las parroquias Mesa Bolívar y Mesa de las Palmas, los límites del Municipio están constituidos de la siguiente manera:

- *Por el Norte:* el Municipio Alberto Adriani.
- *Por el Este:* los Municipios Alberto Adriani y Sucre.
- *Por el Sur:* los Municipios Arzobispo Chacón y Guaraque, desde el punto mencionado en el páramo El Molino.
- *Por el Oeste:* los Municipios Tovar y Zea. (Mapa 2 y 3).

### **2.3 Breve reseña histórica del Valle del Mocotíes.**

El Valle del Mocotíes tiene una extensa historia, esto nos permite poder hacer una división cronológica en los siguientes: época prehispánica (anterior al siglo XV), época colonial siglos XVI, XVII y XVIII; época republicana siglo XIX época contemporánea siglos XX – XXI en adelante.

A los fines de nuestra investigación nos interesa principalmente el último periodo (siglos XX - XXI), aunque de igual manera haremos una breve reseña de cada periodo, aclarando que en el aspecto prehispánico del Mocotíes es muy poco lo que se conoce de manera fidedigna; referente a la implantación colonial lo abordaremos a partir de 1558 año en el que Juan Rodríguez Suárez, pasó por el hoy Valle del Mocotíes en su expedición hacia las Sierras Nevadas proveniente de Colombia. Los periodos republicano y contemporáneo llevan la misma cronología que en el caso de la historia de Venezuela.

#### **2.3.1 Periodo prehispánico en el Valle del Mocotíes.**

En el Valle del Mocotíes se dio probablemente un poblamiento similar al del resto del la Cordillera de los Andes americanos. Al respecto Lumbreras, L., (1999: 33) nos señala que el poblamiento en una primera instancia se dio por cazadores y recolectores provenientes de Asia. “Estos pobladores de origen asiático, como parte de su largo proceso de ocupación del territorio, avanzaron lentamente hacia el sur, llegando a los Andes antes de finalizar el Pleistoceno”. (Lumbreras, L., 1999: 34). He igualmente mediante un proceso de adaptación progresivo, estos grupos de cazadores y recolectores

fueron dominando el territorio andino aunado al proceso evolutivo del paisaje les permitió dominar el espacio en cada uno de los pisos térmicos formados referente a este punto Lumbreras nos dice:

“La ocupación del territorio andino, por parte de estos cazadores – recolectores, permitió su progresivo dominio de la cordillera, de modo que cuando se produjo la disolución del Pleistoceno y se formó el paisaje actual, pudieron ocupar los distintos pisos ecológicos de manera eficiente” (Lumbreras, L., 1999: 34)

Ya las poblaciones primigenias convertidas en poblaciones sedentarias, fueron a través del tiempo familiarizándose con los diferentes tipos de pisos altitudinales consiguiendo dominarlos en casi toda su amplitud. Como nos dice Velázquez al respecto:

“Estos grupos étnicos habían logrado superar las dificultades que le planteaba el ambiente tropical montano y obtener una producción adecuada a las necesidades de la población mediante un conjunto de estrategias socioculturales. De estas estrategias, la más importante era el aprovechamiento de la potencialidad alimentaria de los ecosistemas en los diferentes pisos altitudinales, que lograron estas poblaciones...” (Velázquez, N., 1993: 121).

Velázquez continúa exponiéndonos los factores que lograron desarrollar el aprovechamiento de los recursos de los diversos pisos altitudinales, siendo:

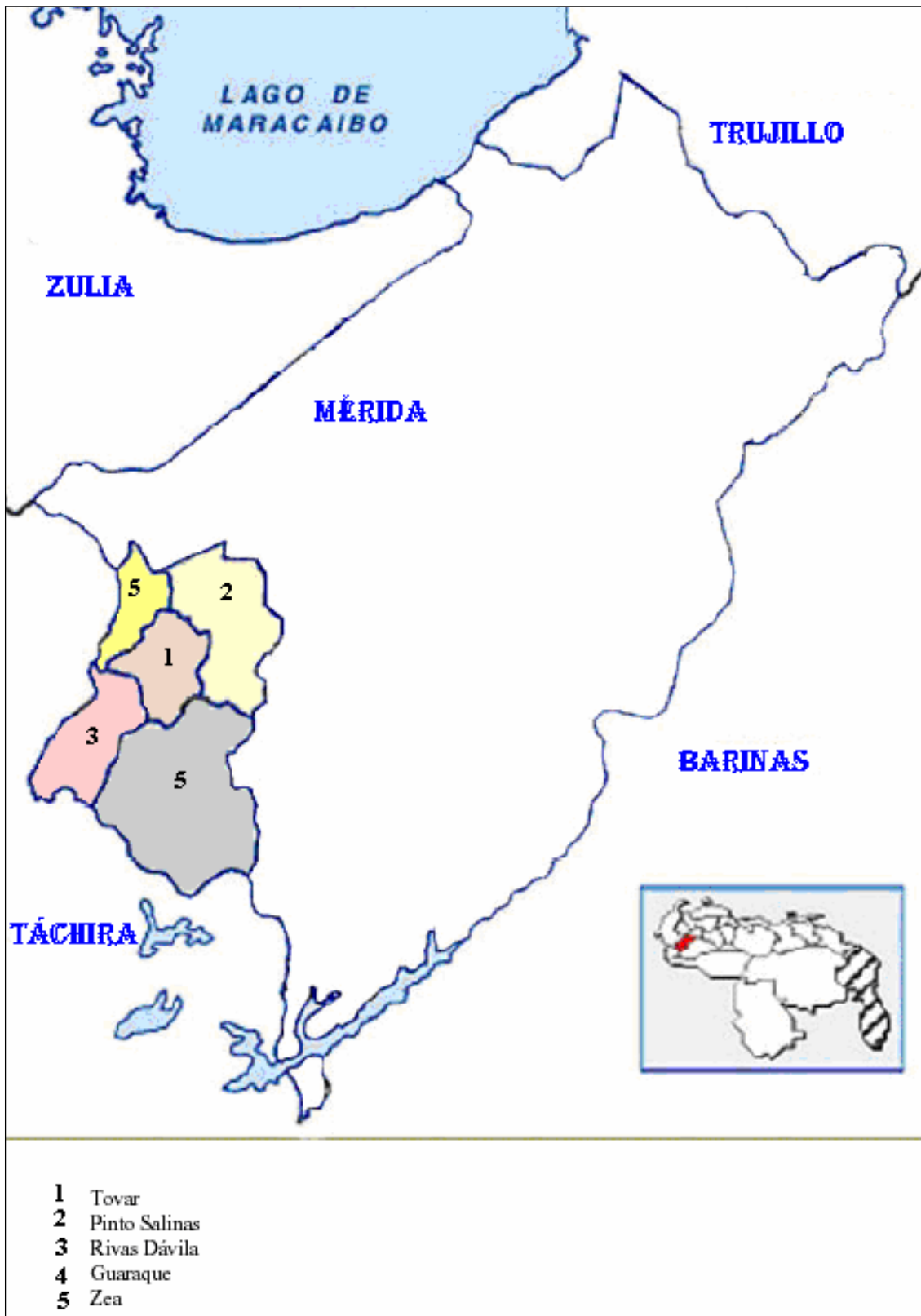
“...a) el patrón disperso de las labranzas y el comercio entre los habitantes de los diferentes pisos altitudinales; b) la construcción de una tecnología lítica como las terrazas, las acequias, «los quimpues» y «los mintoyes» que les permitía aprovechar para la actividad agrícola las tierras de mayor pendiente y aquellas que estaban alejadas de los cauces de los ríos; c) el uso racional de la mano de obra en combinación de los ciclos agrícolas y d) las relaciones de cooperación entre las unidades domésticas en la actividad productiva”. (Velázquez, N., 1993: 121 - 122).

Mapa 2. Mapa del Estado Mérida, siglo XX.



Fuente: En: <http://www.a-venezuela.com/mapas/map/html/estados/merida.html>.  
(Consultada el 16 Jul 2006).

Mapa 3. Mapa de la región del Mocotíes y otros pueblos aledaños, siglo XX.



Fuente: en:

[www.scielo.org.ve/scielo.php?pid=S079804692002000100019&script=sci\\_artext](http://www.scielo.org.ve/scielo.php?pid=S079804692002000100019&script=sci_artext).

Según lo expresado en los párrafos anteriores podemos deducir que el poblamiento del Mocotíes se dio en una primera instancia por grupos de cazadores y recolectores probablemente con un estilo de vida nómada; estos grupos con el pasar del tiempo se fueron familiarizando con el entorno y desarrollaron nuevas técnicas de subsistencia como la agricultura, favoreciendo a la sedentarización.

Si bien es cierto que el periodo prehispánico ha sido muy poco estudiado en el Mocotíes, hay referencias arqueológicas de origen prehispánico como los petroglifos de San Isidro en Santa Cruz de Mora en el Municipio Pinto Salinas. Además de estos petroglifos, contamos con los estudios etnohistóricos, que toman como referencia documentación colonial inmediata al contacto y ocupación efectiva del territorio, a esto se refiere Velázquez cuando señala que: "...el análisis de documentos escritos durante la colonia, ofrecen una diversidad de elementos para el análisis de los procesos culturales que ocurrieron en América durante los periodos de contacto y la colonia, en especial la continuidad y los cambios que experimentaron los aspectos socioculturales de la población indígena." (Velázquez, N., 1994: 47). A lo anteriormente expuesto, cabe agregar las crónicas de Fray Pedro Simón, en dichas crónicas el autor, hace referencia a la expedición de Juan Rodríguez Suárez en 1558 mencionando la presencia de asentamientos humanos en el actual Bailadores durante dicho año:

"De aquí pasaron adelante por el valle que después le pusieron el de los Bailadores, porque sus naturales, cuando peleaban con los españoles, andaban saltando de una parte a otra sin detenerse en ningún punto" (B.A.N.H., 1987: 238)

Algunas tribus autóctonas de la zona eran según Paredes, F. (2001: 25): "los Bailadores, Mocotíes, Iriguaca, Jiraharas y Caricuena, en los Valles de los Bailadores y en los Valles de Babericuena, los Guaraques de la Corona Real, Babericuenas, Cogotes y Pregoneros".

A esto hay que hacer la crítica obligada, debido a que los Bailadores como se mencionan en la obra de Paredes Fany, no es el nombre autóctono de dicha tribu o población, si no que, ha sido una denominación basada en una característica de los naturales de la región descrita por Juan Rodríguez Suárez y Fray Pedro Simón.

Muchas de las comunidades que habitaban la zona, fueron desapareciendo, probablemente por las mismas razones que las demás comunidades de los Andes, muchas murieron por pestes, muertos por los abusos de los españoles, quienes estaban en contra de las prácticas religiosas y culturales ancestrales, o por suicidios como forma de resistencia al dominio español.

### **2.3.2 Paso de Juan Rodríguez Suárez por el Valle del Mocotíes.**

El paso de Juan Rodríguez Suárez se debió al proceso de expedición en búsqueda del Dorado, tanto ansiado y perseguido por los españoles a su llegada a tierras hoy americanas. Además, la conquista de los Andes venezolanos buscaba establecer nuevas rutas de penetración desde el Nuevo Reino de Granada hacía la provincia de Venezuela y hacía el sur de la cuenca del Lago de Maracaibo, con lo que se da la fundación de la provincia de Sierras Nevadas.

A esto hace referencia Nelly Velázquez “La fundación de la provincia de Sierras Nevadas fue el resultado de una serie de expediciones realizadas con fines de explotación y búsqueda de metales preciosos durante la primera mitad del siglo XVI” (Velázquez, N., 1995: 20).

El paso de Rodríguez Suárez por el Mocotíes se dio en el año de 1558, “enviado por el Cabildo de Pamplona, a éste se le encomienda pacificar los indios Cúcuta y descubrir minas. En el fondo dominar y sujetar la región andina” (Castillo, L., 1973: 16).

En la ruta hacia las Sierras Nevadas, Rodríguez Suárez, llegó un 14 de Septiembre a la actual población al valle de Humogría“...Rodrigo del Río, contempló un 14 de Septiembre de 1558 el espléndete valle, que los naturales llamaban de Humogría. Poblado de indios belicosos, resistieron el paso de los conquistadores. Guerreaban con estruendosa algarabía de gritos roncros y ulular de voces, de tal manera peculiares, que Rodríguez Suárez lo bautizo el Valle de La Grita” (Castillo, L., 1973: 16 - 17).

Continuando su viaje, pasó por el Portachuelo y descendió a un nuevo valle el cual denominó de los Bailadores debido a la característica de los naturales al pelear, así lo describe Castillo "...el siguiente Valle lo llamó de los Bailadores, por que los indios que le hicieron frente peleaban dando saltos y bailando. Después siguió por Mucutíes..." (Castillo, L., 1973: 17).

### **2.3.3 Fundación de Bailadores, formación de Tovar y Santa Cruz de Mora.**

- **Bailadores**

Como veremos el pueblo de Bailadores fue fundado como un pueblo de indios, debido obviamente a la cantidad de naturales que habitaban en dicha zona, esto nos da bases para sostener, lo dicho con anterioridad acerca del poblamiento prehispánico en el Mocotíes. Hay que tener cuidado en no confundir lo que fue la Villa de Bailadores (hoy Bailadores) con la Parroquia de Bailadores (hoy Tovar) esto debido a sucesivos cambios en la toponimia de la población de Bailadores, entre los cuales podemos mencionar algunos:

"En 1709, el pueblo de la Cruz de Bailadores recibió el nombre de Nuestra Señora de Regla de Bailadores, dado por Josef Ruiz de Ceballos de Obregón, pero solo en 1740 fue erigida en Parroquia eclesiástica" (Sandia, A., 1991: 7)".

"En 1761, Basilo Vicente de Oviedo le asignó 100 vecinos a la población denominándola Nuestra Señora de la Candelaria de Bailadores" (Sandia, A., 1991: 7)".

"Bailadores como Parroquia Civil estuvo presente en el acta de independencia de 1810, año en que fue elevada a la categoría de villa" (Sandia, A., 1991: 7)".

Estos cambios de nombre siempre manteniendo el de Bailadores, se dio en muchas oportunidades por capricho de sus pobladores y en otras ocasiones por motivos de orden político.

A pesar de que ha existido cierta polémica en torno a la fecha de fundación de la población de Bailadores, se estima luego de diversos estudios documentales que la fundación fue el 14 de septiembre de 1607, por orden de la Real Audiencia del Nuevo Reino de Granada, como nos comenta Alba Sandia:

“El pueblo de Bailadores no fue fundado sino hasta el 14 de Septiembre de 1607, por orden de la Real Audiencia del Nuevo Reino de Granada, fue fundado el pueblo de indios de Bailadores dependiendo de la Jurisdicción de la ciudad de La Grita que formó parte del Corregimiento de Tunja hasta 1607” (Sandia, A., 1991: 6”).

- **Tovar.**

Tovar por su parte, no fue fundado como Bailadores en el periodo colonial, sino fue una población que se fue formando, de forma paulatina. En el año de 1810 se creó la Parroquia Civil con el nombre de Bailadores, pasaron 74 años hasta después de la Guerra de Independencia, cuando se comenzó a gestionar la creación de la Villa de Tovar, para llevar a cabo esto, varios ciudadanos se dirigieron a la Honorable Diputación de Mérida, con la finalidad de que se creara el Cantón Bolívar, citando a Nilson Guerra, quien ha estudiado este tema en profundidad nos dice:

“Fueron setenta y cinco vecinos, encabezados por los Jueces de Paz, Ignacio Burguera y Concepción Márquez, los que el 31 de octubre de 1844 se dirigieron a la Honorable Diputación de Mérida, para solicitar la creación del Cantón Bolívar, independiente del Cantón Bailadores” (Guerra, N., 1987: 120).

Estos setenta y cinco vecinos emitieron diversas razones para la conformación del Cantón Bolívar, alegando entre algunas razones gran cantidad de habitantes, una mejor ubicación geográfica que de la Villa de Bailadores, mayor actividad económica, entre otros aspectos. En relación a los aspectos tomados en consideración para la formación del Cantón Bolívar, Nilson Guerra nos dice son: “seis mil habitantes, seiscientos sufragantes parroquiales, cien electores, mejor ubicación geográfica, mayores recursos económicos, mejor clima, suficiente hospedaje y la circunstancia de que los cargos cantonales existentes en la Villa eran desempeñados por habitantes de la Parroquia.” (Guerra, N., 1987: 120).

La propuesta, de la creación de un nuevo Cantón presentó varios inconvenientes, sin embargo, para el año de 1850, se trasladó la sede cantonal y se inauguró la villa de Tovar, nombre que se le dio en honor al patriota caraqueño Don Martín Tovar Ponte. “El poder ejecutivo resolvió que el traslado de la sede cantonal y la inauguración de la villa de Tovar ocurriera el diecinueve de abril de 1850”. (Guerra, N., 1987: 126).

El traslado de la sede cantonal ocasionó conflictos entre las dos villas, debido al descontento por parte de los ciudadanos de la Villa de Bailadores por el traslado de la sede, estos conflictos se verán reflejados durante largo tiempo entre tovarreños y villorros<sup>3</sup>.

- **Santa Cruz de Mora.**

La creación del pueblo de Santa Cruz del Carmelo como se le denominaba, es el primer paso para la ocupación efectiva de la actual Santa Cruz de Mora, el cual se da gracias a la venta de un lote de terreno por parte de José Ignacio Contreras, vecino de la Villa de Tovar. En dicho documento se señala:

“Conste por la presente escritura Pública, Como yo, José Ignacio Contreras, vecino de esta villa de Tovar, he vendido y vendo para siempre jamás perpetuamente, a los vecinos de la quebrada del Silencio hasta la línea con Estánquez, el puesto de una plaza constante de cien varas en cuadro y de un templo constante de 25 varas de frente y 50 de fondo. Ambos lugares contiguos uno al otro y situado al fondo del cementerio de Santa Cruz y casa que yo habito...” (Franco, J., citado por Hernández, A., 1993: 27).

Luego de la venta del terreno se levantó una cruz, donde está la actual Plaza Bolívar, a medida que fue pasando el tiempo se fueron construyendo casas en las cercanías de la plaza.

“Paulatinamente se fueron construyendo a su alrededor casas y así en el transcurso de un año (1854), los señores Don Jacinto Mora Ramírez, Ramón Antonio Mora y Don Esteban Pinto, se dedicaron a consolidar el pueblo como

---

<sup>3</sup> Denominación que se les da a los pobladores de Bailadores

tal en el sitio que hoy ocupa a orillas del Río Mocotíes y de la Quebrada de Mejías con el nombre de Santa Cruz del Carmelo en honor a la virgen del Carmen” (Salas, E., citado por Hernández, A., 1993: 27).

Una de las causas que ayudó a la formación del poblado, fue el factor agrícola, específicamente la producción del café, como nos señala Hernández:

“...cuando al asentarse sus primeros vecinos comenzaron a desarrollar el cultivo principalmente del café y otros productos en menor cuantía como el maíz, plátanos y caña dulce” (Hernández, A; 1993, 27).

#### **2.3.4 El Mocotíes en el Siglo XX**

El Valle del Mocotíes al igual que el resto del país experimentó cambios de todo orden, político con la presencia de la dictadura y la política; económicos representado en la explotación petrolera y caída de la producción agrícola; y sociales caracterizado por la adquisición de nuevas costumbres y estilos de vida, así de igual forma la migración de la población del campo hacia la ciudad.

En este siglo el Valle del Mocotíes, experimentó un rápido desarrollo agropecuario con la introducción de nuevas técnicas y rubros; cambios sociales en la forma de vida, como el proceso de urbanización que se venía dado en toda América Latina; además, de los cambios en la economía de la región.

## **Capítulo III**

**Vías y Medios de transporte y de comunicación  
terrestre usados antes de la construcción de la  
Carretera Trasandina o Gran Carretera de los Andes.**

### 3.1 Medios y vías de transporte y comunicación prehispánicas.

El tema del transporte y de la comunicación no se puede fechar, por ser un tema de existencia indefinida, es un tema que se origina con la aparición del hombre y cuando logra desarrollar la capacidad de desplazarse de un lugar a otro y la de cargar alimentos u otros objetos.

Durante el periodo prehispánico o más específicamente en el periodo anterior a la conquista, algunas poblaciones autóctonas contaban con una buena red de vías de transporte y comunicación tomando en cuenta sus necesidades básicas de movilización, posteriormente fueron utilizadas por los colonizadores españoles.

Al respecto a la clase de vías y medios de transporte y comunicación precolombinos nos hace referencia Raúl Alegrett:

“En la época precolombina, apenas existían pequeños senderos transitados por los indios, mayormente en las crestas de las montañas. No existían animales de carga y no se conocía la rueda; el mar y los ríos completaban las principales vías del sistema de comunicación precolombino” (Alegrett, R., 1999: 505).

Igualmente Rodríguez nos señala que el transporte básicamente se realizaba a pie: “Los caminos terrestres, por la ausencia en suelo venezolano de bestias de carga y tracción, se limitaban a angostas picas favorables exclusivamente al tráfico pedestre” (Rodríguez, A., 1999: 789).

Las Vías de transporte y comunicación estaban constituidas por caminos o pequeñas trochas, estas se transitaban a pie, debido a que durante el periodo prehispánico e inmediatamente a la llegada de los europeos, nuestras sociedades de los Andes venezolanos no conocían los animales de carga o transporte, como los introducidos por los europeos o incluso desconocían algunos como los camélidos existentes en los Andes peruanos como la llama (*Lama glama*), animal doméstico o la alpaca (del quechua *allpaqa*, nombre científico *Vicugna pacos*) variedad doméstica de camélido ungulado derivado de la vicuña<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Ambos son mamíferos de la familia de los camélidos, los cuales fueron muy usados en los altos valles andinos del Perú y Bolivia, como medio de transporte y para el uso de sus pieles y carnes. Ambos no se desarrollaron en Venezuela.

Toda esta serie de caminos se mantuvieron hasta y durante la llegada de los españoles al territorio venezolano y en nuestro caso particular hasta que irrumpen en las Sierras Nevadas; las vías de penetración autóctonas se caracterizaron por ser angostos caminos de picas que conformaban veredas, Rodríguez al respecto no explica que:

“Estas veredas podían calificarse de acuerdo a su utilidad y al tiempo de su duración en: *Veredas temporales*: aquéllas que se construían cerca de los sitios que servían de morada y de las tierras de labor o de sembradíos; al agotarse la fertilidad de los suelos o ante el ataque de un enemigo, eran abandonadas; *Veredas de larga duración*: eran caminos estratégicos por medio de los cuales se desarrollaba un basto comercio de trueque y que solo eran abandonados temporalmente durante los períodos de guerra para ser retomados posteriormente en los periodos de paz” (Rodríguez. M., 1999: 790).

Como podemos ver los caminos, se construían en las cercanías a recursos alimenticios y a otros recursos como el agua es decir cercanos a ríos o a otra fuente hídrica. Estos caminos eran abandonados en oportunidades, debido al asecho de otros pueblos o al agotamiento de los recursos.

Como dijimos anteriormente los pueblos realizaban sus desplazamientos y transportes a pie, aunque, hay que destacar el uso de otras técnicas como el “*Paso de cabuya* y el *punte a pie* y la *tarabita* fueron utilizados desde el período prehispánico” (Velázquez, N., 1995: 31). (Ver figura 4)

Estas técnicas, *paso de cabuya*, el *punte a pie* y la *tarabita*<sup>5</sup> fueron utilizados para atravesar ríos que no podían ser vadeados, debido a la dificultad para construir puentes; estos se usaban para el traslado de personas o de mercancías de un lado del río a otro.

---

<sup>5</sup> El *paso de cabuya* y la *tarabita* fueron sistemas prehispánicos de transporte; el primero se caracterizó por ayudar a pasar ríos mediante una cuerda; el segundo sistema es muy parecido, “consistía en fijar una soga en un extremo del río mientras que en la otra y en un nivel inferior, se ataba el pasajero que era lanzado a gran velocidad hasta el extremo opuesto” (Parra, citado por Velázquez, N., 1995: 84).

**Figura 4. Paso de río mediante *tarabita* y otros medios. (Siglo XVI, XVII y XVIII).**



**Detalle**



**Modelo de *tarabita***

«Grabado de la idea verdadera y genuina...», Teodoro de Bry, 1602. Una expresión artística inspirada en historias primigenias de América. Los indios que no tienen lanchas ni barcas ni puertos cómo se ingenian para cruzar los ríos. Théodore de Bry, Liège 1528-1598. (Tomado de la edición facsimilar del Instituto Caro y Cuervo, Bogotá, 1988).

Fuente: en: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/caminos/rutas1a.htm>

### 3.2 Medios y vías de transporte y comunicación del siglo XVI al siglo XVIII.

Como hemos visto los medios de transporte y comunicación terrestre estaban limitados al transporte a pie y el uso de otras técnicas como el *paso de cabuya* y el *punteo a pie* y la *tarabita*, esto se vio complementado con las nuevas técnicas introducidas por los españoles, como lo fueron los animales de carga como el burro, la mula, el caballo e inclusive el buey, además, el uso de caminos autóctonos e incluso del uso de técnicas tradicionales ya antes mencionadas; esto nos da a entender que se dio una fusión de técnicas europeas y de origen autóctono en el sistema de transporte y comunicaciones.

“En cuanto a las redes de comunicación de origen prehispánico las evidencias indican su utilización reiterada por parte de los colonos europeos” (Velázquez, N., 1995: 31).

Las primeras incursiones que realizaron los españoles, en territorio merideño, fueron con el interés de saciar su ambición de riqueza y la búsqueda de nuevos territorios para conquistar y posteriormente, para facilitar las comunicaciones con España y las instituciones de la Corona española en Venezuela y América.

La penetración a la región fue de suma dificultad para los europeos, debido a lo intrincado del territorio, a su relieve que se caracteriza por tener pendientes de significativa inclinación, ríos caudalosos, abundantes lluvias, valles de gran tamaño, además de tener como obstáculo, a los indígenas, quienes impedían el avance de los españoles. Al respecto Pérez nos señala:

“...relieve montañoso y accidentado, estrechos corredores y profundos valles, gran pluviosidad, etc., hacían por lo demás, difícil el levantamiento de buenas condiciones infraestructurales, entre ellas, caminos y carreteras...” (Pérez, M., 1996: 17).

Como mencionamos anteriormente, en el aspecto del transporte y las comunicaciones los españoles tuvieron muchas dificultades, viéndose estas solventadas gracias a la introducción de animales como el burro, la mula, el caballo y el buey;

comenzaron a usar los caminos ya establecidos por los indígenas, lo cual les facilitaba el trabajo, además de contar con los servicios de indígenas que eran apresados y servían de guía, debido a su conocimiento de los caminos, por ser abiertos y transitados por ellos para el comercio con otros pueblos "...caminos que fueron abiertos por los indígenas en intercambio con otras comunidades" (Pérez, A., 1986: 84). Ver figura 5.

Al respecto del uso de indígenas en el transporte, nos comenta Javier Ocampo López:

*"La mita del transporte y el servicio personal de los indígenas.* En los siglos del coloniaje hispánico, los indígenas del centro-oriente del Nuevo Reino de Granada sufrieron los rigores de la mita del transporte y el servicio personal, para introducir las mercancías en el interior del país. Los indígenas fueron los cargadores más utilizados, porque las grandes dificultades de los caminos impedían el paso de las mulas u otras bestias de carga".

A si mismo los españoles mantuvieron estos caminos y sistemas indígenas, aunado al conocimiento adquirido por los indígenas nativos, en relación a esto Rodríguez nos dice que:

"Los conquistadores mantuvieron los primitivos sistemas de comunicación indígenas, conservaron sus trazados y aprovecharon ampliamente el conocimiento que sobre el ritmo de ascenso y descenso de las aguas, así como del medio geográfico, habían adquirido los indios ahora capturados y reducidos" (Rodríguez, A., 1999: 790).

Como también nos refiere Maldonado al uso por parte de los españoles de estos caminos autóctonos para el traslado no solo de personas, también de mercancías, dice: "...caminos y trochas muchas veces pertenecientes a los antiguos caminos de indios que sirvieran para movilizar las mercaderías..." (Maldonado, H., 2004: 53).

Como hemos venido observando, los españoles utilizaron ampliamente el sistema de vías autóctonos, pero si bien es cierto, estos se encargaron de abrir nuevas rutas, como nos dice Alfredo Schael:

“Los españoles utilizaron picas abiertas por los indígenas para relacionarse entre ellos. Pero se dedicaron también a la apertura de sus propios caminos para llegar a donde pretendían ir, a la fantasía de El Dorado” (Schael, A., 2000: 2).

Los caminos o trochas construidas por los indígenas comenzaron a ser ampliadas y mejoradas, ya que los existentes eran muy angostos para el paso de las recuas, como se les llamó a los animales de tiro e igualmente a los caminos *camino de recua o de herradura* “...la recua (arreo de mulas) fue una adaptación introducida por los españoles” (Velázquez, N., 1995: 31). (Ver mapa 4).

Este nombre de caminos de recuas es como nos dice Pérez, es la denominación que se le daba a los caminos: “Los caminos coloniales en la Provincia de Mérida fueron los llamados recuas o de “herradura” (Pérez, M., 1996: 18)

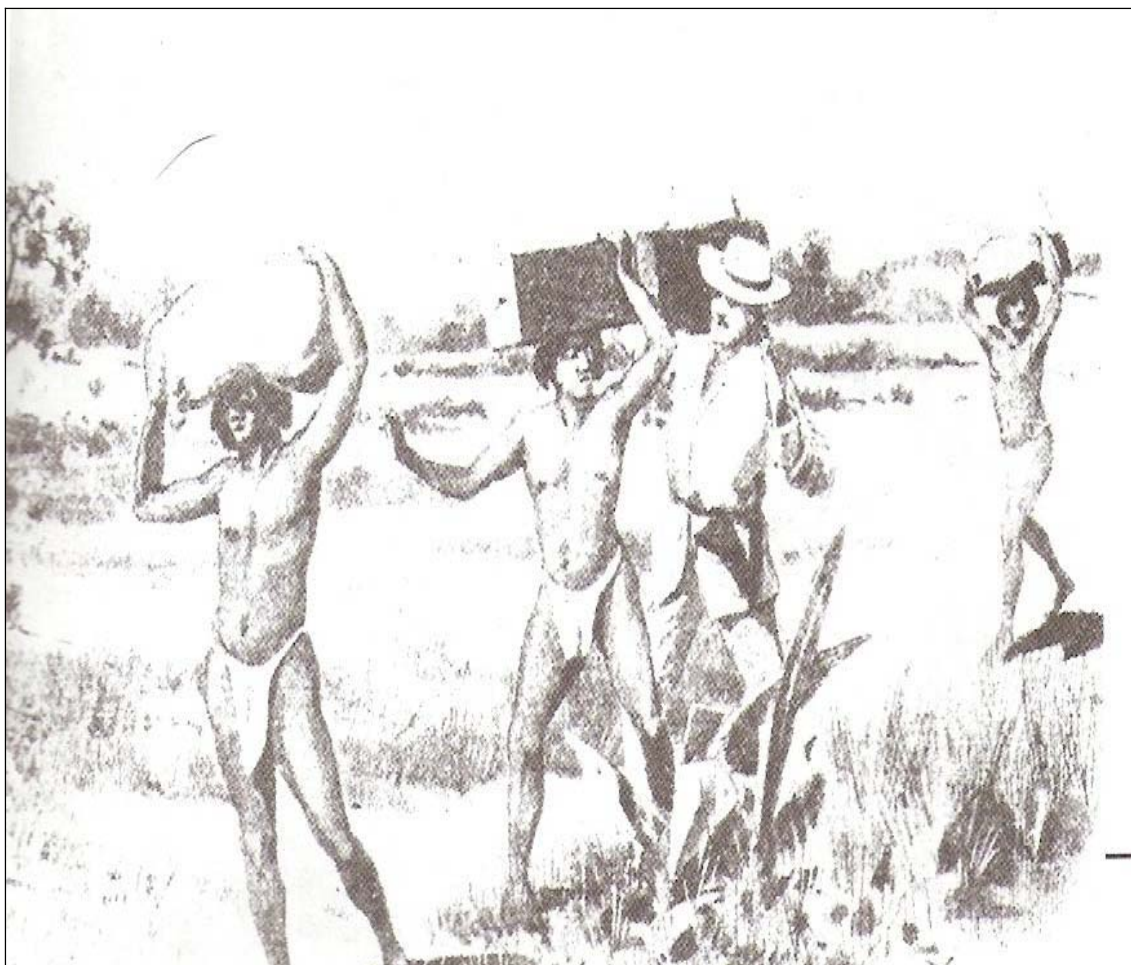
En relación al mejoramiento de los caminos prehispánicos por parte de los españoles, debido a sus inapropiadas características, Alegrett nos dice que:

“Las veredas existentes no son apropiadas, por lo que se hace necesario mejorar y modificar muchas de ellas y construir otras nuevas, impuestas por necesidades económicas o defensivas”. (Alegrett, R., 1999: 505).

La tracción animal o de sangre fue utilizada durante los siglos XVII, XVIII, XIX e inclusive en las primeras décadas del siglo XX. Además de usar las mulas y los burros, se empleaba el caballo principalmente, para el traslado de personas y los bueyes o como se les denomina *yunta de bueyes*, estos animales eran utilizados para transportar mercaderías y personas dentro de la cordillera andina y hacia otras zonas fuera de la cordillera. Los bueyes se continúan usando para trabajos del labrado de la tierra, aunque también se han usado para transportar objetos de gran peso.

La introducción de estos animales en conjunto con la introducción de herramientas, dio pie a la modificación de los caminos como nos dice Rodríguez: “La introducción del machete, de bueyes y caballos constituyeron elementos innovadores que transformaron las antiguas veredas en caminos reales” (Rodríguez, A., 1999: 790).

**Figura 5. Indígenas usados como guías y como medio de transporte. (Siglos XVI; XVII).**



Fuente: Schael, A. 2000; 3. En: Transportes en Venezuela.

Debido a las características del territorio, de los caminos y de la necesidad de transportar productos a diversas partes del actual territorio de Venezuela e incluso de América, se desarrolló la crianza de ganado caballar, según nos refiere Alfredo Schael:

“Cuando termina la Conquista, con el proceso de colonización uno de los aspectos fomentados es el desarrollo de la ganadería caballar...” (Schael, A; 2000, 2).

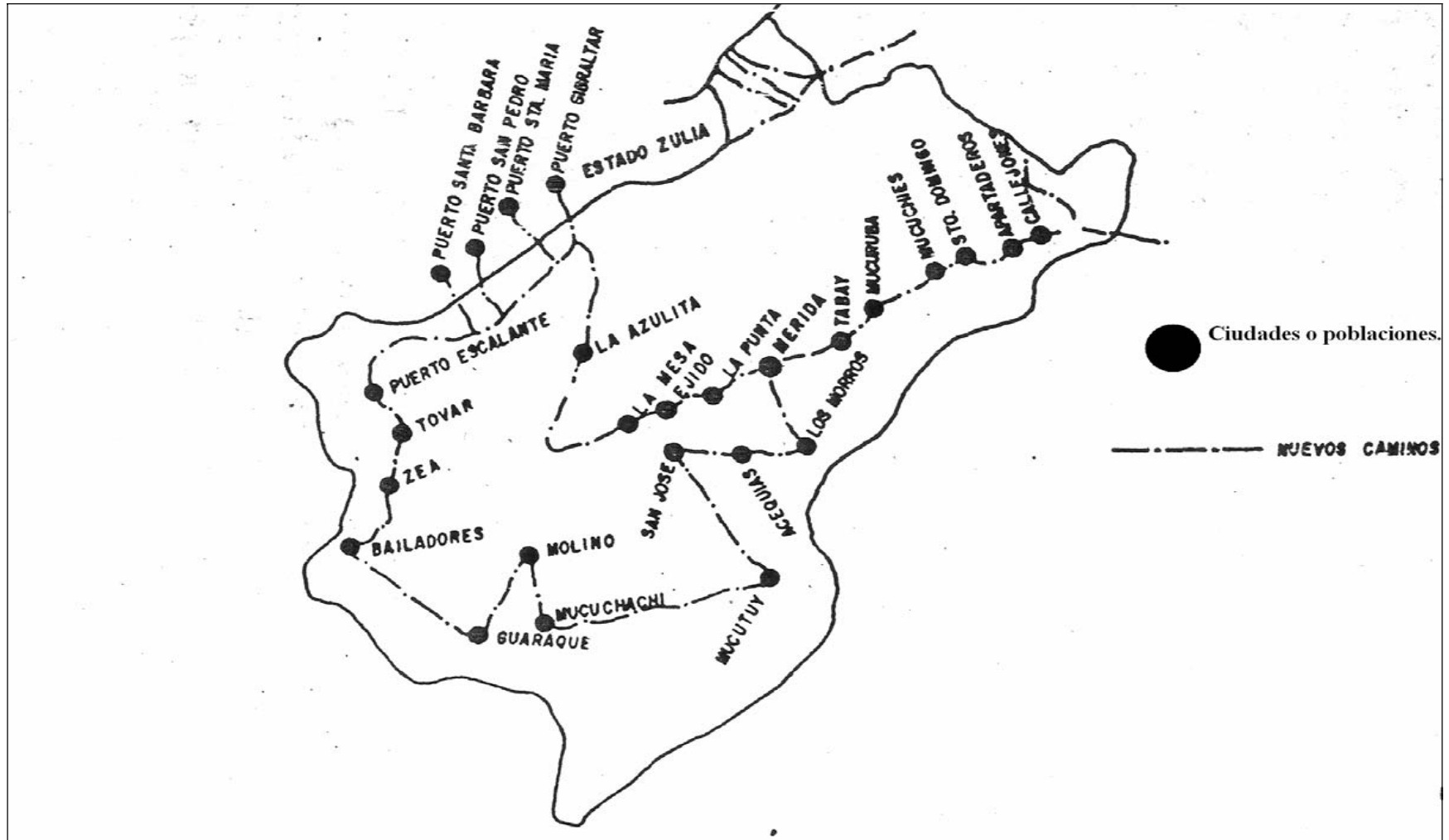
Uno de los principales inconvenientes en la construcción de los caminos en los Andes era el relieve accidentado, solucionándose con la construcción de puentes, como nos dice Pérez “se solucionó la construcción de varios puentes, cuya finalidad principal, fue la de unir dos puntos u orillas y facilitar el tránsito de las recuas y transeúntes...” (Pérez, H., 1996: 70).

Con la construcción de estos puentes se requirió mayor mantenimiento a la vialidad. Este mantenimiento de las vías ayudó a que permanecieran durante un largo periodo. “Aun a fines del siglo XVIII, las angostas picas, los ríspidos caminos de herradura y los troncales caminos reales conformaban una red relativamente funcional que se entroncaba con la navegación marítima y fluvial” (Rodríguez, A., 1999: 791).

Estos sistemas influirán, en el transporte y la comunicación del Valle del Mocotíes, debido a que facilitaban la comercialización de los productos de la zona con otras ciudades, como Mérida, San Cristóbal, La Grita, el sur del Lago de Maracaibo y Cúcuta. Muchos de estos productos fueron introducidos por los españoles durante los siglos XVII y XVIII en la zona, el trigo en las zonas altas de Bailadores, la caña de azúcar en las zonas de Tovar y Santa Cruz de Mora, el café que se comenzó a producir en la mayoría del territorio del Mocotíes, entre otros rubros. Además de los rubros introducidos por los españoles están los productos autóctonos como el cacao, algodón y tabaco que fueron incorporados al sistema mercantil colonial. (Ver mapa 5).



Mapa 5. Apertura de nuevos caminos en la Provincia de Mérida 1840 – 1864.



Tomado de: (Pérez, M., 1996: 53).

### **3.3 Vías de transporte y comunicación durante el siglo XIX.**

El siglo XIX, fue un siglo lleno de enfrentamientos bélicos, que implicó el uso de las vías y sus diversos medios de transporte y comunicación para el traslado de las huestes tanto realistas como patriotas, ocasionando el deterioro de los caminos existentes, así lo expresa Rodríguez cuando nos dice que fue:

“Período de destrucción más que de construcción, la lucha por la independencia colocó todos los recursos al servicio de la guerra. La red de comunicaciones coloniales se mantuvo y sirvió como vía expedita para la realización de las operaciones bélicas...” (Rodríguez, A., 1999: 792).

Durante el siglo XIX, las vías de transporte y de comunicación fueron descuidadas e inclusive se deterioraron a causa de la Guerra de Independencia y posteriormente de la Guerra Federal por nombrar algunas. Todos estos conflictos bélicos ocasionaron que un gran número de hombres fueran a la lucha, impidiendo que esa mano de obra se dedicara al mantenimiento y construcción de caminos. En tal sentido Alfredo Schael señala: “...había pocos caminos buenos y con gran dificultad en medio de la pobreza nacional, se mejoran unos cuantos por los que se mueven las huestes caudillescas...” (Schael, A., 2000: 2).

Las guerras dieron pie a que el país cayera en un retardo, en lo referente a las vías de transporte y comunicaciones, viéndose igualmente afectado el proceso de integración entre las diversas regiones e inclusive dificultó el contacto con las nuevas tendencias humanísticas, tecnológicas y científicas mundiales. Referente a lo dicho Alfredo Schael no dice:

“...el país se retrasa enormemente en cuanto a su integración física precisamente por ausencia de buenos caminos y las barreras establecidas por la naturaleza: grandes ríos, montañas, falta de vehículos diferentes a bestias, sillas de manos, parihuelas y unos cuantos coches y carretas” (Schael, A., 2000: 2). (Ver figura 6).

**Figura 6. Hombre con silleta o silla de carga.**



La silleta. Óleo del maestro Humberto Chaves, 1947.  
«Empleada para cargar personas e incluso productos y otros objetos»

Fuente: (Cortesía de la presidencia de Fabricato S.A.). Tomado de Germán Ferro Medina. En: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/caminos/arrier12a.htm>.

En el mismo sentido Rodríguez nos explica que: “Las guerras civiles que convulsionaron al territorio nacional paralizaron numerosos proyectos de construcción, de manera tal que, al finalizar la Guerra Federal (1859-1863), Venezuela presentaba la virtual ausencia de una infraestructura material necesaria para impulsar las bases de un desarrollo económico. El deterioro de las carreteras, caminos y puentes, el abandono de los puertos y principales vías fluviales, había generado un notable estancamiento, al cual hizo frente la política económica de Antonio Guzmán Blanco”. (Rodríguez, A., 1999: 792).

La mayor parte del siglo XIX, como hemos dicho fue un periodo de constantes conflictos bélicos, implicando pobreza y deterioro de la infraestructura existente, a la que pertenecen las vías de transporte y comunicación; no será hasta las últimas dos décadas que hay cierto adelanto en materia de transporte específicamente con la construcción del Ferrocarril de Santa Bárbara del Zulia a El Vigía, lo que impulsó la producción de café aunado a la alza de precios que se experimentó. La construcción de dicho ferrocarril fue de significativa importancia para el Valle del Mocotíes, porque facilitó la comunicación con el Sur del Lago de Maracaibo, al igual de otros pueblos; además del ferrocarril se continuaron la apertura de caminos, facilitando las comunicaciones con el Táchira especialmente con los poblados de La Grita y San Cristóbal; con la ciudad de Mérida y pueblos del Sur (El Molino, Canaguá, Guaraque, entre otros.).

Pero igualmente el sistema de vías y medios de transporte y comunicación terrestre siguió siendo muy limitado, las rutas continúan siendo las mismas, desde Tovar para ir hacia el Sur del Lago por el camino de Zea hasta El Vigía o por el camino de la Palmita pasando por las cercanías de la población de Mesa Bolívar; hacia el Táchira, por el camino de Bailadores en dirección a La Grita; o por el camino del páramo; para comunicarse con los pueblos del Sur podía hacerse por Santa Cruz de Mora vía San Isidro o por Tovar vía Guaraque. En lo referente a la ruta de transporte en el Mocotíes Cardozo nos comenta que:

“Desde Bailadores, en la cordillera andina venezolana, se podía llegar en tres días a Puerto Escalante por un camino de recuas transitable sin mayores inconvenientes aun en la temporada de lluvias. En bongo continuaba la carga

hasta San Carlos del Zulia, donde era trasbordada a barcos de vela para seguir a Maracaibo. Semejantes facilidades ofrecía la salida al puerto de Las Guamas, sobre la margen derecha del río La Grita. Por camino también llano y bueno se llegaba desde Bailadores en dos días y medio”. (Cardozo, G., 2005, en: [http://www.uninorte.edu.co/publicaciones/memorias/memorias\\_4/articulos/articulo\\_germancardozo.pdf](http://www.uninorte.edu.co/publicaciones/memorias/memorias_4/articulos/articulo_germancardozo.pdf). (19 – 12 -2006). (Ver mapa 6, aunque este mapa corresponde a los circuitos comerciales del siglo XVII y XVIII; para el siglo XX, seguían siendo los mismos).

El Gobierno nacional durante el siglo XIX, mantuvo una política de construcción y reparación de vías de transporte y comunicación terrestre algo precaria, sin embargo a finales de ese siglo durante la presidencia de Cipriano Castro, se comenzó a tomar en cuenta dicho ámbito, promoviendo la construcción de nuevas carreteras y caminos, debido a la importancia que tenía para la economía nacional.

Esto se manifestó con la construcción de carreteras a todo nivel nacional comunicando algunas poblaciones, como nos explica Alegrett: “Durante el gobierno de Cipriano Castro, en los primeros años del siglo XX, se construyeron las carreteras: Ocumare-Camatagua; Mérida-Palmarito; La Fría-Seboruco; Colón-Rubio; La Florida-San Antonio de Caparo; Pampán-Carora; Valencia-Güigüe; La Victoria-San Sebastián; Maracay-Choroní; Bailadores-Pregonero; La Florida” (Alegrett, R., 1999: 507).

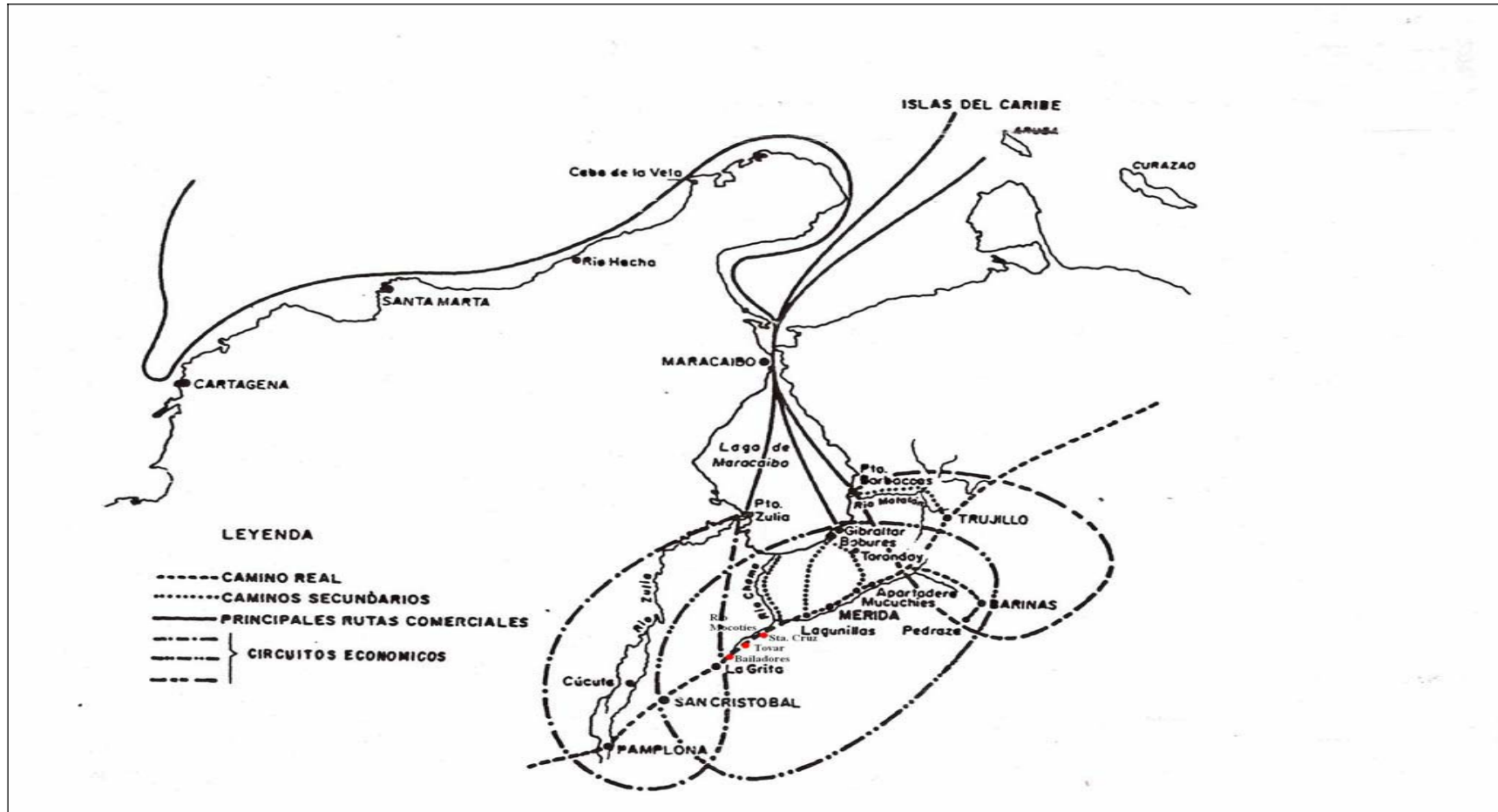
### **3.4 Medios de transporte y comunicación terrestre usados en el Mocotíes durante la primera década del siglo XX.**

Antes del siglo XX el principal medio de transporte y comunicación fue el de tracción a sangre. Estos medios de tracción a sangre se mantuvieron aún bien entrado el siglo XX, siendo desplazados paulatinamente con la introducción de medios mecanizados, estos medios fueron factor fundamental en el desarrollo económico y social y aquí en este punto haremos una definición de ellos.

#### **3.4.1. Tracción de sangre.**

Entendemos por tracción de sangre o animal, a todo aquel medio de transporte que no posee un motor o sistema mecanizado y que usa sus propios medios para generar fuerza de movimiento, puede ser de dos tipos: de tipo humano y de tipo animal.

Mapa 6. Circuitos económicos en la Cuenca del Lago de Maracaibo. (Siglo XVII).



Fuente: Velázquez, N., 1995: 30. Modificado para fines de la investigación

## **Tipo humana**

- **Humano.**

El ser humano, desde su génesis desarrolló la capacidad de trasladarse de un lugar a otro y llevar con él artículos u objetos. A medida que fue transcurriendo el tiempo, el hombre desarrolló nuevas técnicas, usando sus miembros y fuerza, como por ejemplo, la silla de mano usada durante la colonia y buena parte de los siglos XVIII y XIX. Este modelo fue empleado principalmente en las ciudades por personas adineradas de la alta alcurnia.

Durante el periodo de implantación colonial, se usó la fuerza humana de los indígenas y negros esclavos para la carga y traslado de mercancías de un lugar a otro con distancias indeterminadas. Un caso de ello fueron las mitas de transporte

En el Mocotíes se empleó la fuerza humana para el traslado de pequeños y/o medianos bultos o sacos, de un lugar a otro, así como también, víveres y otras mercancías de tamaño proporcional a la fuerza de una persona, generalmente eran pequeñas las distancias que se recorrían.

## **Tipo animal**

“El burro, el caballo y la mula eran las bestias de mayor uso en los caminos de recuas...” “El uso del buey como bestia de carga tenía más bien carácter local. En ocasiones se le utilizaba como animal de tiro para remolcar maquinaria relativamente pesada...” (Paredes, N., 1984: 60).

- **Mula.**

Uno de los animales más usados en el Valle del Mocotíes fue la mula<sup>6</sup>, debido a su fuerza capacidad de carga y a su destreza. La mula a diferencia de otros equinos es un animal de fácil adaptabilidad a las zonas de acceso intrincado y de fuertes

---

<sup>6</sup> “Un burro macho puede ser cruzado con una yegua y producir una mula (mulo si es macho), y un caballo macho puede ser cruzado con una burra y producir un burdégano. Las mulas son extraordinariamente dóciles, fuertes y resistentes, por lo que se consideran unos animales particularmente valiosos a la hora de llevar cargas pesadas durante largas distancias, sobre todo en terrenos montañosos y desérticos” (en: <http://es.wikipedia.org/wiki/mula>; 28 de abril 2006).

pendientes, mediante su capacidad de flexionar las patas traseras y deslizarse a través de las pendientes. Estas características hicieron a este animal muy preciado.

El referido equino fue muy usado para el traslado de productos y mercancías de un lugar a otro entre de recorrido variable, como de la hacienda o conuco al pueblo y del pueblo al puerto en el Sur del Lago de Maracaibo. Las distancias largas y con gran carga las realizaban los arreos de mulas, generalmente, los arreos estaban conformados de 7 a 10 mulas y eran guiados por el arriero o guía. (Ver figuras 7 y 8). Según en entrevista hecha a Rosa Rojas, la mula es mejor que el burro o el caballo porque es más segura y ágil en su transitar:

*“La mula es más segura para caminar y de por sí tiene más fuerza que el burro y el caballo; cuando es una bajada muy pendiente ella esparrama las patas de atrás y se baja como arrastrada con todo y carga...”* (Tovar, 18 – 11 – 2006).

De igual manera Frank Paredes, nos ratifica la característica de la mula diciendo que:

*“...aunque el caballo es más rápido, la mula tiene, mayor fuerza que él y que el burro, además ella cuando es una bajada muy fuerte se agacha de las patas de atrás y se baja resbalada...”* (Zea, 15 – 11 – 2006).

Antonio Ovallos nos hace referencia acerca de los arreos de mulas<sup>7</sup> diciendo que:

*“Este sistema de transporte de carga limitada y muy específica de bultos amarrados sobre las bestias, se adoptaba en esta zona y se le llamaba arreo de mulas, guiada y asistida por arrieros, quien asumía este tipo de transporte se denominaba arriero, en que cada uno tomaba su responsabilidad de 5 a 10*

---

<sup>7</sup> Las recuas estaban conformadas por una cantidad de 8 a 10 mulas o burros, aunque como nos dice Alfonso Ramírez *“...la cantidad de animales puede variar eso dependía del arriero y de lo que se llevaba”* (entrevista a Alfonso Ramírez, Tovar 16 – 11 – 2006).

*animales y caminaban en trayectos en no más de una jornada...*” (Bailadores, 15 – 10 – 2006).

Mientras en torno a la procedencia de la mula, Graterol Vitaliano nos comenta que:

“Las mulas provenían de criaderos en la Goajira Colombiana y en Coro, desde donde las subían los criadores hasta la región del café. Algunos hacendados las adquirían directamente en Maracaibo buscando resolver de mejor manera el alto precio de las bestias, así como su escasez.” (Graterol, V., 1983: 53).

- **Burro.**

Esta variedad de equino de pequeño tamaño, también fue usado con gran frecuencia en el Mocotíes como medio de transporte. “El **burro** o **asno** (*Equus asinus*) es un animal doméstico de la familia de los Équidos, *Equidae*. Los burros son equinos típicos, generalmente más pequeños y con orejas más largas que el caballo doméstico”. (En: <http://es.wikipedia.org/wiki/mula>; 28 de abril 2006).

Este animal aunque no es tan rápido como el caballo y tan fuerte como la mula, es un animal que tiene una larga vida, su mantenimiento es menos costoso, tiene una gran resistencia a diferentes climas y son ágiles en caminos deteriorados gracias a su tamaño. Este pequeño animal se usó en diferentes faenas, para transportar mercadería o personas e incluso como animal de tiro.

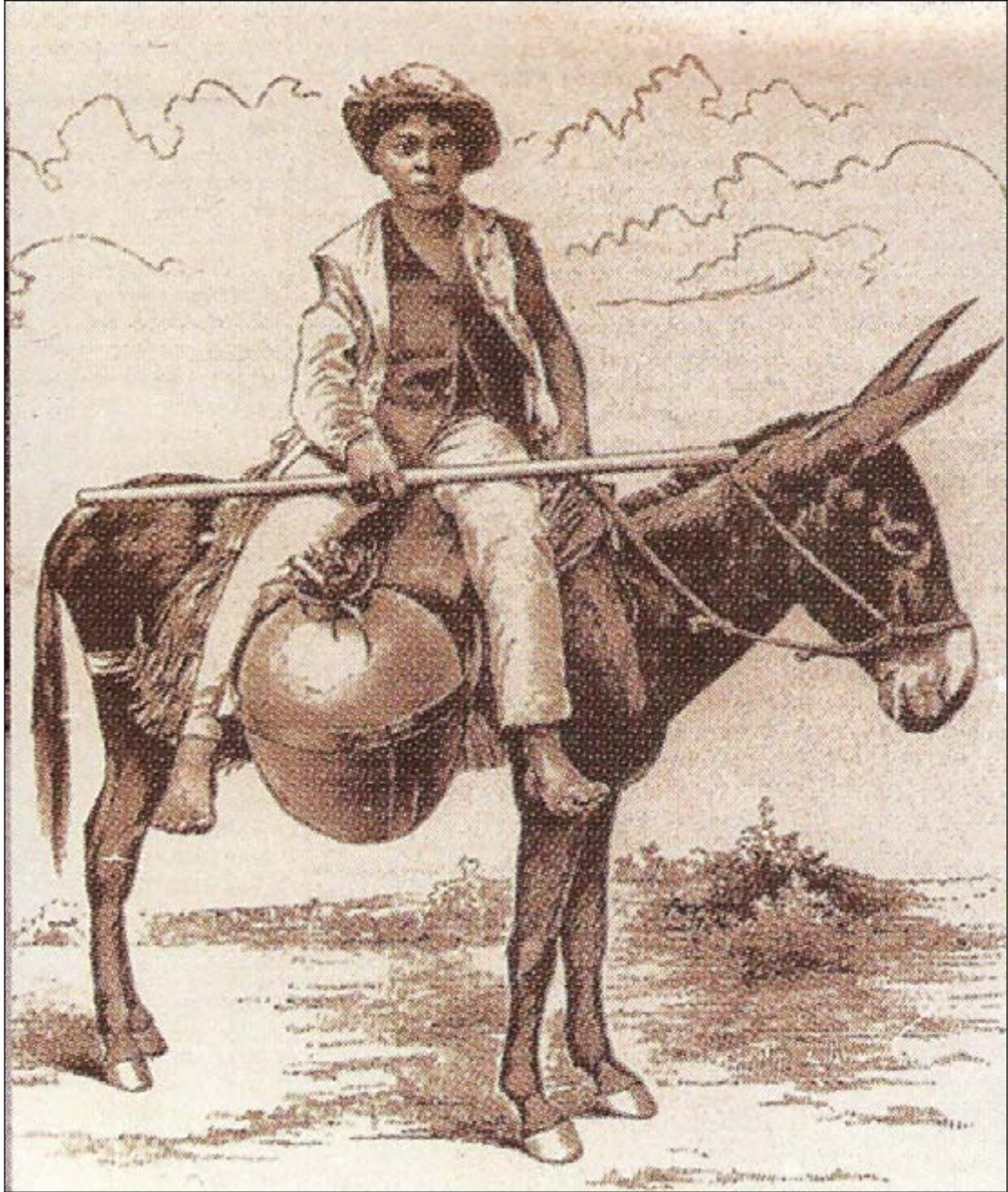
- **Caballo**

Este animal al igual que la mula y el burro fue usado en el Valle del Mocotíes como medio de transporte, aunque el caballo<sup>8</sup> se usaba generalmente para el transporte de personas, o de mensajería debido a su rapidez, como nos dice Antonio Ovallos “...*el caballo de correo llegaba a correr unos 5 kilómetros por hora o un poco más*” (Bailadores, 15 – 10 – 2006).

---

<sup>8</sup> “El **caballo** (en femenino, **yegua**; científicamente *Equus caballus*) es un mamífero..., herbívoro, cuadrúpedo y de cuello largo y arqueado”. En: <http://es.wikipedia.org/wiki/mula>: 28 de abril de 2006).

**Figura 7. Arriero.**



Fuente: En: Transportes en Venezuela, 2000: Portada.

**Figura 8. Arreo de mulas.**



Fuente: Peña y Briceño, 1999: 24.

- **Buey**

Este animal, aunque no constituye un equino como los anteriores, perteneciente a los bovinos, fue empleado para el transporte de carga de gran peso, así mismo, fue empleado en la agricultura para el arado de la tierra y otras actividades del campo, aún en el siglo XXI se continua usando en las labores agrícolas. El buey es muy poco mencionado como medio de transporte, a pesar de su importancia (Ver figura 9 – 10), apreciándose incluso en la literatura, un ejemplo de ello es el siguiente poema de Luís Barrio Cruz, acerca de su uso en las labores de transporte, publicado en el diario *El Impulso*: Año VI Mes XII. Zea, Estado Mérida, 19 de Abril de 1930. N° 63 de la serie R. Pág. 5.

### **Los Bueyes**

Bajo la tarde lenta  
Pasa la noble yunta  
Arrastrando su cotidiana carreta.

Cuantas veces habrán atravesado  
Los bueyes esta senda  
Con la misma carreta bamboleante!

Como todas las tardes  
La pesada carreta  
Va cargada de hierba fresca y húmeda  
Para la venta en la ciudad cercana

Sobre los lomos descarnados  
La tarde reza o llora

Un resuello cansado  
Hincha los belfos  
El gañan indolente va ensayando una  
Copla acompañado de las plantas viejas

De pronto se detienen  
Los bueyes venerables.

**Figura 9. Bueyes tirando de un vehículo 1920.**



Fuente en: <http://www.ruralroads.org/transportsp.html>. (22 - 12 - 2006)

**Figura 10. Arado de la tierra con bueyes, siglo XX .**



Fuente:

<http://images.google.co.ve/imgres?imgurl=http://www.werlingertravel.com/fotos/> (22 – 12 – 2006).

### **3.4.2. Mecánica.**

- **Ferrocarriles en Venezuela.**

A pesar de que el ferrocarril no pasó por el Valle del Mocotíes, fue un factor determinante en el transporte y la comunicación, debido a la disminución del tiempo de traslado de productos o personas provenientes del Valle del Mocotíes hacia el Sur del Lago de Maracaibo, el recorrido consistió en el siguiente, del Mocotíes hasta El Vigía a través de caminos de recuas por Zea o por La Palmita; de El Vigía a Santa Bárbara del Zulia en ferrocarril y viceversa

“Los ferrocarriles representaron la más importante inversión realizada en Venezuela durante las últimas décadas del siglo XIX. Sin embargo, los primeros proyectos de vía férrea se empezaron a considerar desde el período de la Independencia. En julio de 1824, un joven ingeniero inglés, Robert Stephenson, fue comisionado a La Guaira por la *Colombian Mines Association*, para estudiar la factibilidad de construir un tajamar y un muelle en ese puerto y la de unirlo con Caracas mediante un ferrocarril” (Harwich, N., 1999: S.p).

Posteriormente se formaron otras líneas ferrocarrileras como lo fueron el Ferrocarril Bolívar, el Ferrocarril Caracas – La Guaira, el Tren Caracas – Valencia, el Ferrocarril del Táchira, el Ferrocarril Santa Bárbara – El Vigía, entre otros, siendo este último de suma importancia para el Valle del Mocotíes.

- **Ferrocarril Santa Bárbara – El Vigía.**

El ferrocarril Santa Bárbara – El Vigía, fue un recurso de suma importancia en lo concerniente al sistema de vías y medios de transporte y comunicación terrestre para el estado Mérida y en particular para la zona del Mocotíes, a pesar que sus rieles no pasaron por dicho territorio, contribuyó en la agilización del transporte de mercancías en la zona que comprendida entre El Vigía y Santa Bárbara del Zulia.

El Ferrocarril de Santa Bárbara – El Vigía, se creó con la finalidad de agilizar el transporte proveniente de la ciudad de Mérida, de la zona del Mocotíes, de los pueblos del Sur y de los páramos de Mérida como Mucuchíes y Timotes, hacia el sur del Lago de Maracaibo, en especial el transporte de café, producción que venía en un ascenso vertiginoso desde mediados del siglo XIX.

“La historia del ferrocarril de Santa Bárbara-El Vigía tiene sus orígenes a relación con la producción del café en Los Andes, a fines del siglo XIX y comienzo del siglo XX. Las necesidades comerciales del café y otros productos andinos...” (S/a. En: <http://albertoadriani-merida.gov.ve/portal-alcaldias/historia2.html?id=402>; 2006, s/p).

El ferrocarril de Santa Bárbara del Zulia – El Vigía, así como trajo beneficios a la sociedad del Valle del Mocotíes, agilizando el transporte de productos y personas de El Vigía hacia Santa Bárbara del Zulia, brindó fuentes de trabajo a los habitantes de las zonas aledañas a las estaciones, igualmente ocasionó inconvenientes, como lo fueron el cobro de tasas elevadas por el uso del servicio, originando el descontento de muchos productores debido a la incapacidad de pagar dichas tarifas; otro de los inconvenientes que presentó dicho ferrocarril fue el elevado gasto por concepto de mantenimiento. Los gastos comprendían: compra de repuestos y artefactos, mano de obra, y mantenimiento de la vía férrea, invirtiéndose grandes sumas de dinero de manera constante debido al continuo desbordamiento del río Chama, ocasionando la suspensión del servicio en algunos tramos. Como se puede observar en las Memorias del Ministerio de Obras Públicas de 1920, en telegrama que envía Luís Vélez a el contratista del Ferrocarril Santa Bárbara a El Vigía.

“En el año de 1917 solicitó esa Empresa de este Ministerio un préstamo de veinte mil bolívares (B 20.000) para proceder a los trabajos de defensa de la línea del Ferrocarril contra las avenidas del río Chama...” (M.O.P., 1920, T. II: 217).

De esta misma manera Murguey nos señala los problemas que presentó el ferrocarril:

“Las inundaciones periódicas causadas por el desbordamiento del Río Chama y las condiciones del terreno donde se había construido la vía férrea, ocasionaba grandes destrozos a la infraestructura del ferrocarril, a su explotación generando grandes pérdidas a la Compañía y a todo el comercio y producción de la región. (Murguey, J., 1997: 477).

Igualmente al respecto Briceño Claudio nos dice que: "...provocó graves males y perjuicios en los distritos Colón del Estado Zulia y Tovar del Estado Mérida. Al salirse de su cauce el río Chama destruyó parte del tramo del ferrocarril...causando daño a los centros poblados de los alrededores." (Briceño, C., 2006: 14).

Además de estos problemas ocasionados por factores naturales, se presentaron inconvenientes sociales que incidieron en la disminución de la mano de obra en el ferrocarril de Santa Bárbara – El Vigía. Como el suceso ocurrido en septiembre de 1920 donde hubo una sublevación en el Estado Táchira y las autoridades del Distrito Tovar, llevaron a cabo una recluta, formando parte de dicho contingente trabajadores del ferrocarril, al respecto en las Memorias del Ministerio de Obras Públicas aparece notificación de dicho suceso:

“Cumple también participarle que autoridades del Distrito Tovar engancharon las cuadrillas de Pedregosa, El Vigía, Chama y la de la carretera, llevándoselas a prestar servicio militar a la Cordillera” (M.O.P., 1920, T. II: 240).

“Debido a los trastornos públicos del Estado Táchira, el tráfico por este ferrocarril en el presente mes de octubre ha sufrido una gran paralización...” (M.O.P., 1920, T. II: 241).

“Con motivo de esos sucesos de la frontera, fueron reclutadas por las autoridades de Tovar dos de las cuadrillas de peones de la línea que se encontraban en El Vigía y la cuadrilla que se ocupaba en los trabajos del Chama...” (M.O.P., 1920, T. II: 241).

A su vez la empresa, realizaba constantes rebajas en las tarifas aplicadas a algunos rubros como por ejemplo el maíz y otros, debido a sus bajos precios, no siendo rentable la producción y el traslado para los productores. Otros rubros menores que se veían perjudicados eran: culantro<sup>9</sup>, ajo, cebolla, papa, arveja, caraotas, garbanzos, frijoles, linaza, almidón, entre otros; muchos provenientes del Mocotíes. Siendo para 1920 el flete de El Vigía a Santa Bárbara, de bolívares cinco (5 Bs.), según la tarifa que

---

<sup>9</sup> Denominado actualmente cilantro.

aparece en la Memoria y Cuenta del Ministerio de Obras Públicas de 1920, según Gaceta Oficial N° 14.139 (M.O.P. 1920, T. II: 221).

En referencia a lo anteriormente dicho, el M.O.P de 1924 en telegrama del Presidente de la Cámara de Comercio, al Ministro de Obras Públicas, Centeno Graü, expresando la siguiente decisión:

“...la crisis del precio de los frutos menores y especialmente del maíz.... y a la necesidad de rebajar temporalmente los fletes correspondientes a fin de evitar la perdida posible de las cosechas” (M.O.P., 1932, T II: 278).

El susodicho telegrama continúa diciendo:

“A tal fin se solicitó de las Empresas de los referidos Ferrocarriles, estudiaran la posibilidad de conceder una rebaja no menor del 50% en los fletes del maíz.

Por telegrama recibido en este Despacho la Empresa del Ferrocarril Santa Bárbara a El Vigía, que esa empresa ha acordado el rebajo del 30% sobre los fletes de maíz...” (M.O.P., 1932, T II: 278).

Para el año de 1932 los elevados precios en las tarifas y los bajos precios de la producción, provocó que el gobierno mediante el argumento emitido por el Ministro de Obras Públicas para ese entonces siendo para ese entonces M., Centeno Graü, se vean en la necesidad de rebajar los fletes para que no se pierdan las cosechas.

Pese a los antes señalados todo este sistema de transporte ferroviario se mantuvo hasta la década de 1920, cuando la industria automotriz comenzó a hacer presencia en la zona del Mocotíes por el interés del Estado Nacional de mantener comunicada a la nación. Sin embargo, el ferrocarril no dejó de funcionar, aunque sus servicios se vieron disminuidos, primero por la construcción de la Carretera Trasandina en la década de 1920 y posteriormente por la construcción de la Carretera Panamericana en la década de 1950. En 1952 su funcionamiento es suspendido y hasta esa fecha será la historia del Ferrocarril Santa Bárbara – El Vigía, que a pesar de sus inconvenientes, dio un aire de adelanto, agilizando el transporte y las comunicaciones terrestres para el estado Mérida (Ver Figuras 11, 12, 13 y 14).

**Figura 11. Ferrocarril de Santa Bárbara - El Vigía. Pasajeros llegando a Santa Bárbara 1920.**



Fuente: En: <http://albertoadriani-merida.gov.ve/portal-alcaldias/historia2.html?id=369>  
(Consultada el 21 - 11 - 2006).

**Figura 12. Puerto de Santa Bárbara del Zulia 1930.**



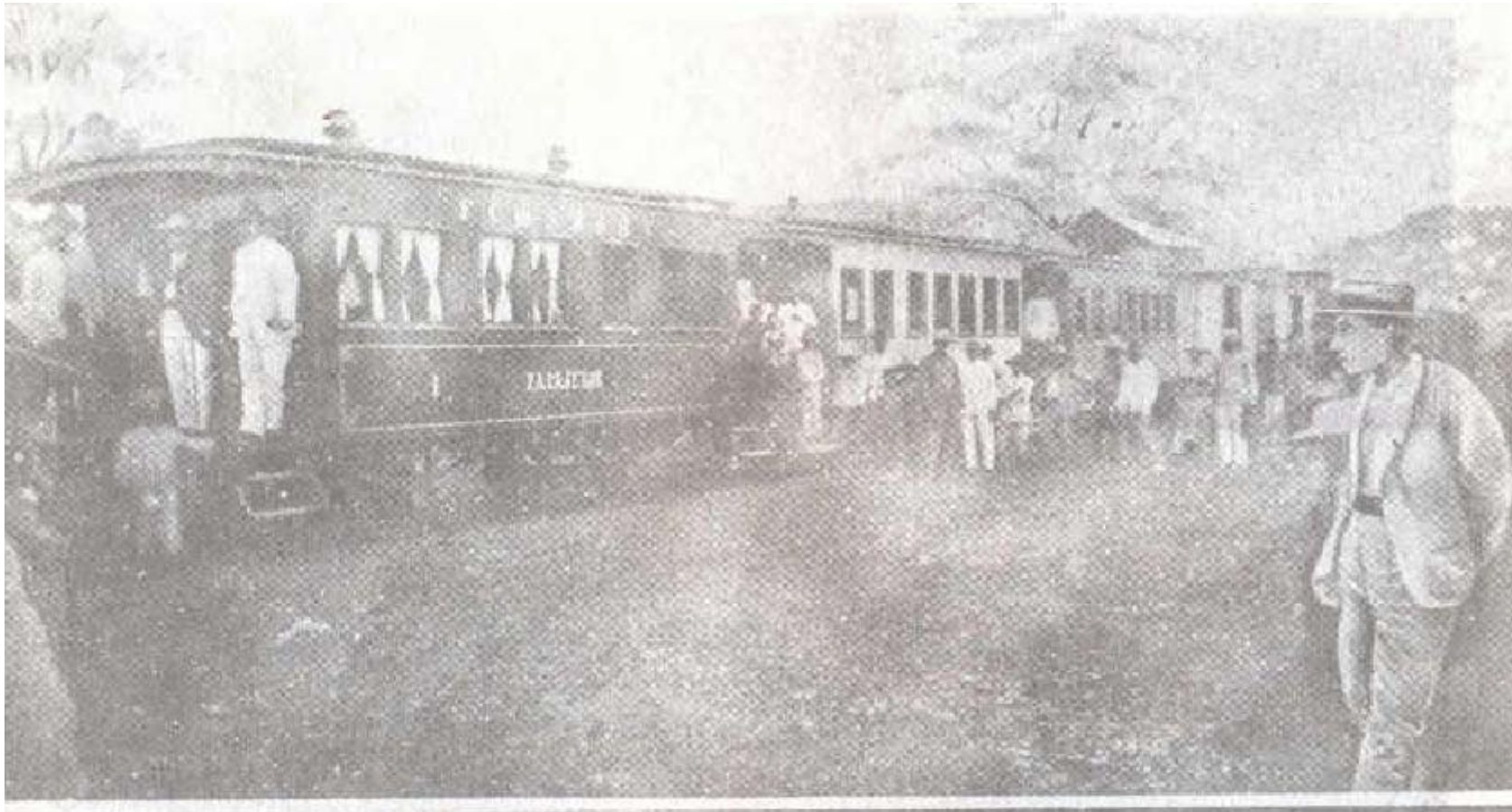
Fuente: El cronista. En: <http://www.cronicasdecolon.org.ve/imagenes.htm>. (Consultada el 21 - 11 - 2006)

**Figura 13. Paso del Tren por el Puente La Maroma. Año 1923. Ferrocarril de El Vigía – Santa Bárbara del Zulia.**



Fuente: <http://albertoadriani-merida.gov.ve/portal-alcaldias/historia2.html?id=402>.  
(Consultada el 21 – 11 – 2006).

**Figura 14. Tren de pasajeros cruzando la plaza de Sta. Bárbara del Ferrocarril de Sta. Bárbara a “El Vigía.” 1911**



Fuente: en: Revista Técnica del MOP. Caracas. Junio 1911. Año 1. N° 6 p.p. 284-88. En: Murguey, J. 1997: 603).

## **Capítulo IV**

**Vías y medios de transporte y comunicación en el Valle del Mocotíes en el siglo XX (1900 – 1960).**

#### **4.1 Medios de transporte y comunicación empleados después de la construcción de la Carretera Trasandina**

Durante el periodo comprendido entre los años de 1900 a 1960, se dio un marcado progreso y tecnificación de las vías y medios de transporte y comunicación terrestre. Si bien es cierto que, en el año de 1910 Juan Vicente Gómez decretó la construcción de las Carreteras Centrales o Caminos Nacionales, estas carreteras unieron regiones dentro de los estados, más no fueron factor de enlace, entre los Estados del país. En tal sentido Arcila señala:

“las vías fundamentales eran las llamadas Carreteras Centrales, decretadas el 24 de junio de 1910, concebidas de muy distinta manera de lo que hoy pensamos. Esas Carreteras Centrales no seguían una dirección de Oriente a Occidente, sino una ruta diferente de carácter regional” (Arcila, E., 1961: 114).

Con respecto a los Andes y en especial de la zona del Mocotíes esas Carreteras Centrales, conectaban los centros poblados del estado con otros del mismo, o con los puertos del Sur del Lago de Maracaibo y terminales ferroviarios, referente a esto Raúl Alegrett nos comenta:

“En lo que respecta a las carreteras en los estados andinos, hasta 1910 tan sólo eran senderos y caminos de difícil recorrido. No es sino hasta ese año, cuando se decretan las llamadas carreteras centrales, las cuales a pesar de su nombre, no estaban orientadas hacia el centro del país, sino hacia el lago de Maracaibo, persiguiendo unir las capitales de los estados andinos con los terminales de las vías férreas: la del Táchira hacia Colón, la de Mérida hacia El Vigía y la de Trujillo hacia Motatán” (Alegrett, R., 1999: s/p)

La construcción de las Carreteras Centrales, poco mejoró el sistema de transporte y comunicaciones a nivel nacional y mucho menos en el interior del país, sobre este aspecto Torrealba señala:

“La ausencia de una red vial eficiente dificultaba las comunicaciones locales e interregionales y el transporte de las materias primas agrícolas se realizaba en las

zonas del interior por medio de tracción animal.” (Chen, citado por Torrealba, R., 1983: 113).

Será a partir de 1923 cuando el Gobierno Nacional aún en manos de Gómez, retomó nuevamente el tema de las vías y medios de transporte y comunicación, esto debido al auge de la industria automotriz y sobre todo el inicio de la industria petrolera en Venezuela. Siendo la obra cumbre en materia de vialidad, como lo dice la pagina Web de la fundación polar: “La obra cumbre del régimen de Gómez en materia de vialidad es, sin duda, la Gran Carretera Trasandina, que pone “en comunicación a la capital y centro de la República con aquellas ricas y fértiles regiones en que se cosechan todos los frutos y existen todos los climas” (<http://www.fpolar.org.ve>).

A partir de esta fecha se comienzan a notar dichos cambios, con la construcción de carreteras como la Gran Carretera de los Andes o Trasandina (1923 – 1926) y posteriormente, se procedió a la construcción de la Carretera Panamericana la misma se inauguró bajo la Presidencia del General Marcos Pérez Jiménez.

Adicionalmente a la construcción de caminos internos y carreteras interregionales se fomentó el mercado automotriz, factor dinamizador de la economía y factor transculturizador de la sociedad, tornándose en un nuevo mercado, que se comenzó a explotar con gran rapidez en todas sus áreas.

El automóvil penetró en el Valle del Mocotíes en casi todos los ámbitos (transporte público, transporte de carga u otros fines) de una manera relativamente rápida, desplazando a los antiguos medios de transporte hasta llegar a su casi total desuso.

#### **4.2 El automóvil en Venezuela.**

La historia del automóvil en Venezuela, siempre ha estado regida por la duda sobre en que año se introdujo el primer modelo de automóvil<sup>10</sup>, para algunos autores como Lucas Manzano citado por González, J., (2004: 17), el primer ejemplar que llegó

---

<sup>10</sup> Se puede decir que, el automóvil nació en 1769, de manos del francés Nicholas-Joseph Cugnot, quien diseñó y fabricó un vehículo a vapor. Este puede ser en realidad el primer automóvil construido, aunque para muchos el primer automóvil construido fue el invento del alemán Karl Benz en 1885 – 1886.

a Venezuela fue en el año de 1906, traído por el señor John Boulton. (González, J., 2004: 17), cita también a Manuel Rodríguez Cárdenas, quien dice que, lo importó un afamado óptico de nombre Constancio Vanzina en los primeros años de mil novecientos; Guillermo José Schael, dice que el primer automóvil que arribó a Venezuela, fue traído en 1904 por la señora Zoila Rosa Martínez de Castro esposa del entonces Presidente de la Republica Cipriano Castro.

Este último dato es el que más se conoce, pero al parecer por investigaciones realizadas por González Javier, en diarios venezolanos que circulaban entre 1903 y 1906, no se hallaron datos del automóvil de Doña Zoila, debido a que el vehículo llegó al país en 1907. “Y no podía ser de otra manera, pues el vehiculo de la esposa del *Cabito* llegó al país en Mayo de 1907” (González, J., 2004: 18).

En dicha investigación hemerográfica, González localizó, en el diario *El Monitor*, del 21 de Abril de 1904, la noticia que dice de la circulación de un automóvil en Caracas el día 18 de Abril de ese año, siendo el mismo introducido por el doctor Isaac Carriles, al parecer de marca Cadillac, modelo 1904. Sobre este aspecto dice González: “...el primer carro que llegó al país no lo trajo doña Zoila Rosa Martínez de Castro, sino el medico de origen judío Isaac Capriles, yerno del general Joaquín Crespo, para más señas” (González, J., 2004: 18). González continúa explicando que:

“...al parecer fue un Cadillac, modelo 1904. Decimos que al parecer porque en 1931 se exhibió en Caracas,...que fue según la revista *Ecos de Gloria*, el primer automóvil que circuló en nuestro país” (González, J., 2004: 19).

Estos vehículos trajeron como era de suponer gran asombro entre los habitantes de los poblados por los que iba circulando. Esto era de suponer ya que era la primera vez que veían dicho aparato, sobre esto hay varias crónicas como la de Tucacas por citar una:

“fue de grande alarma entre sus habitantes, quienes corrieron a esconderse en sus casas por temor de aquel Duende encantado. La policía pretendió poner preso al dueño del automóvil por haberlo introducido allí sin previo aviso a los habitantes” (En *El Pregonero*, 1904: 102. Citado por: González, J., 2004: 20).

Así comenzó a entrar la industria automotriz en Venezuela, rezagada en un principio durante el mandato de Cipriano Castro, pero que durante la presidencia de Gómez sería agilizado. Juan Vicente Gómez, decretó una resolución que exoneraba el pago de patentes a automóviles y coches de alquiler con llantas de goma.

Pero no solo hizo decretos en el aspecto automotriz, también los llevó a cabo en el ámbito de caminos y carreteras, elemento fundamental para el desarrollo de dichos vehículos.

La introducción de dicho artilugio, dio paso a una fuerte transculturación e inclusive se podría decir que se da una aculturación, entendiéndola como la pérdida de costumbres por parte de una sociedad, debido a que se comenzó a reemplazar las recuas de mulas, burros, caballos por carros, camiones, autobuses y/o motos; se comenzó a reemplazar a los arrieros por chóferes, entre otras razones, como nos dice Guillermo Schael:

“En las primeras dos décadas del siglo XX, el automóvil libra una batalla mortal para los coches, carreteros y criadores de caballos y mulas” (Schael, G., 2000: 2).

Y no solo el automóvil desplazó, a los arreos de bestias, de igual forma lo hizo con los ferrocarriles, que ya venían decayendo en su servicio antes de la llegada del automóvil, además de que no tenía el mismo alcance de los vehículos, un claro ejemplo es el Ferrocarril de Santa Bárbara – El Vigía. Al respecto González cita a Cárdenas, para aquel entonces Ministro del Ministerio de Obras Públicas, quien dice:

“El tren no llega a todas partes ni es posible acercarlo a los pueblos como se logra con los automotores, sentenció el influyente ministro Cárdenas...” (González, J., 2004: 39).

#### **4.3 El automóvil en el Mocotíes**

Ya poseemos una idea de cuando se introdujo el automóvil en Venezuela, ahora bien, con respecto al Mocotíes, no se sabe la fecha exacta de la llegada del primer automóvil, habría que realizar investigaciones más exhaustivas, sobre todo consultar los

diarios de la región para concretar una posible fecha, lo cual sería un tema a investigar posteriormente. Durante la investigación que hemos venido realizando deducimos que pudo ser durante la primera década del siglo XX, más específicamente entre los años de 1916 y 1918 e inclusive antes. Pensamos que fue en este periodo, debido a que, el automóvil fue llevado al estado Táchira en fecha anterior, en 1913. En relación a la introducción del automóvil en el estado Táchira Bello nos señala que:

“En 1913, Carpio en compañía de Edgar Anzola tuvo ocasión de llevar el primer automóvil que circularía en San Cristóbal” (Bello, J., 2004: 53).

Además, pensamos que el automóvil fue introducido en el Valle del Mocotíes en la primera década del siglo XX, ya que para 1921, se pueden apreciar anuncios publicitarios en los diarios de la zona, sobre *garages*<sup>11\*</sup>, ventas de autos y otros, relacionados con el tema automotriz. Eso nos hace pensar que ya en años anteriores a 1921 y sobre todo mucho antes de que se finalice la Carretera Trasandina, ya lo habían introducido, siendo usado en diferentes actividades.

Algunos diarios que hacen referencia a la existencia de vehículos en el año 1921 y posteriormente son los siguientes (los anuncios publicados en los periódicos pueden observarse en las imágenes 19, 20 y 21).

Diarios en los que aparecen los anuncios, anteriores a la Carretera Trasandina.

- *Gutenberg*, Tovar, 12 de Noviembre de 1921.
- *El Gladiador*, Tovar, 3 de Marzo de 1923.

Posteriores a la culminación de la Carretera Trasandina.

- *Alas*, Tovar, 25 Abril de 1926.
- *Tovar*, Tovar 23, de Septiembre de 1928.

Además de estos diarios en las Memorias del Ministerio de Obras Públicas (M.O.P), se hace referencia al tránsito de automóviles, desde la población de Tovar a Santa Cruz de Mora y viceversa en fecha anterior a 1921, estos automóviles

---

<sup>11</sup> *Garage*, era el área donde se le prestaba mantenimiento a los automóviles, así como también, venta de gasolina, aceite y otros accesorios para los carros. Vendría a ser lo que hoy son las estaciones de servicio.

probablemente fueron trasladados desarmados desde Santa Bárbara a El Vigía en el ferrocarril y posteriormente de El Vigía a Tovar, Santa Cruz o Bailadores, en carretas tiradas por arreos de mulas y/o burros o bien por bueyes.

En torno a la presencia y circulación de automóviles, en el Mocotíes antes de la culminación de la Carretera Trasandina las Memorias del Ministerio de obras públicas nos señala que:

“...los automóviles pueden venir y han venido varias veces de Tovar a la población de Santa Cruz” (M.O.P., 1920, T. I: 68).

En cuanto a la marca y modelo del primer automóvil no se tiene conocimiento, al igual que del año de dicho suceso, ni tampoco quien lo introdujo. Además, no sabemos tampoco la impresión que causó en los pobladores. Lo que si es cierto, es que este medio de transporte revolucionó la economía y el estilo de vida de la sociedad del Valle del Mocotíes, como lo hizo en el resto del país, hecho que analizaremos posteriormente.

Si bien es cierto, el automóvil fue introducido antes de 1920 en las poblaciones de Tovar y Santa Cruz de Mora, no es sino hasta el año 1925 cuando es llevado a la población de Bailadores. Dicho dato es referido por el periódico *El Impulso* de fecha 30 de enero de 1925, publicado en la población de Zea, en el mismo se incluye la respuesta dada por Gómez, ante un telegrama enviado con motivo de la llegada de los primeros automóviles a Bailadores, el cual fue enviado desde la población de Bailadores a Caracas. La referida respuesta de Gómez fue:

“La noticia que ustedes me transmiten me ha causado gratísima impresión porque ella significa que ya empieza a realizarse uno de mis más vehementes deseos por el bien de los pueblos andinos” (*El Impulso*, 1925: s/p).

#### **4.4 Construcción de la Carretera Trasandina y su paso por el Mocotíes.**

La Carretera Trasandina o Gran Carretera de los Andes o Troncal 7 como también se le ha denominado, ha sido una de las obras de mayor envergadura e importancia para el estado venezolano y sobre todo para la región andina. Este proyecto

tuvo como objetivo principal comunicar el occidente con el resto del país, en especial los Andes (Trujillo, Mérida y Táchira), que en el ámbito de vías y medios de transporte y comunicación terrestre eran muy precarios; otro objetivo, que además es muy importante tener en cuenta, fue tener un mayor control sobre el territorio nacional, y así, controlar a algunos caudillos y controlar con mayor facilidad posibles levantamientos en contra del Gobierno Gomecista. Al respecto González nos dice que:

“...unió por primera vez, vía terrestre, a los estados Táchira, Mérida y Trujillo con el resto del país, lo cual le permitió a las fuerzas del ejército hacerle frente a los grupos invasores rebeldes que, por lo general, se organizaban en la frontera colombiana” (González, J., 2004: 33).

Según Eduardo Arcila Farias, la Carretera Trasadina o Gran Carretera de Los Andes fue decretada el 13 de diciembre de 1923, “Por resolución ejecutiva del 13 de diciembre de 1923, toda la extensa red de carreteras que siguiendo una misma dirección unían el Occidente de Venezuela desde Caracas, hasta la frontera colombiana, en el Estado Táchira, recibió el nombre de “Carretera de Los Andes” (Arcila, E., 1961: 113 – 114).

Sin embargo, en la revisión de las *Memorias del Ministerio de Obras Públicas* de 1923, encontramos que en el documento que lleva por título **Gran Carretera de los Andes**, se establece que el decreto de creación de la carretera se firmó y selló en Caracas el día 19 de Abril de 1923.

En dicho documento se establece que el decreto fue: “Dado firmado, sellado con el Sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Obras Públicas en el Palacio Federal, en Caracas a los diez y nueve días del mes de abril de mil novecientos veinte y tres. Año 113º de la Independencia y 65º de la Federación”. (M.O.P., 1923, T. I - II: 106– 107).

Aurelio Beroes, Ingeniero encargado de la obra correspondiente a la Carretera de Lagunillas a El Vigía, tramo de la Gran Carretera de Los Andes, hace referencia a dicho decreto:

“¡Misión honrosísima que me confió nuestro Benemérito Presidente de la Republica, General Juan Vicente Gómez, para dar su famoso Decreto del 19 de abril de 1923, mandando construir la obra más trascendental, de mayor aliento y más bella que se haya hecho en Venezuela en el ramo de vías de comunicación!” (M.O.P., 1924, T. I -II: 34).

La Carretera Trasandina fue el resultado de la unión de varias carreteras y/o caminos ya existentes, se realizaron ampliaciones y reparaciones donde era necesario, y en zonas donde no habían carreteras, se procedió a construirlas, como ocurrió en algunos sectores del Valle del Mocotíes. Referente a esto Arcila Farias señala que:

“En realidad la Carretera de los Andes, o la Trasandina, como se le llama comúnmente, no constituía un sistema uniforme ni respondía a una concepción integral. Esta vía es la resultante de una serie de rutas de enlace que van comunicando las poblaciones al tiempo que aprovechan las carreteras ya existentes, de manera que al final quedan unidas formando una larga cadena” (Arcila, E., 1961: 113 – 114). Ver figura 15 y 16:

En el Valle del Mocotíes, se dio una combinación de ambos hechos, se abrieron nuevos caminos y se ampliaron los ya existentes, para permitir el adecuado paso de vehículos, debido a que los caminos ya existentes eran demasiado angostos. Al respecto en las Memorias del M.O.P., sobre las mejoras a los caminos existentes, dice:

“A la carretera de Tovar a Santa Cruz dispuso este Gobierno hacerle una completa ampliación y todas las reparaciones necesarias cuyos trabajos se ejecutan con toda actividad...” (M.O.P., 1923, T. I - II: 46).

“A la carretera entre Tovar y Santa Cruz se le hizo una completa ampliación y las demás reparaciones requeridas para el cómodo trafico de vehículos” (M.O.P., 1923 – 1924, T. I - II: 30).

“...se ha continuado ensanchando la plataforma que para aquella fecha tenía muchos sitios en que solo permitía el paso de un automóvil.” (M.O.P., 1925, T. I - II: 63).

**a. Decreto**

“La circunstancia de poderse ya traficar por automóvil en toda época del año la Gran Carretera Occidental, desde la Capital de la Republica hasta la población de Acarigua y de aquí por su principal ramal vía Barquisimeto hasta la ciudad de Valera en el Estado Trujillo, sugirió al Benemérito Jefe de la Rehabilitación Nacional la idea de hacer construir una carretera que partiendo de dicha ciudad de Valera, pasara por Timotes, Mérida, Tovar, La Grita y otras poblaciones de menor importancia hasta terminar en San Cristóbal, capital del Estado Táchira, enlazando los tres Estados andinos entre sí y con la región central del país”. (M.O.P., 1923, T. I - II: 105).

“Fiel a su programa de Gobierno y consecuente con sus propósitos, puso en esta ocasión una vez más de manifiesto el General Gómez, su firme voluntad de continuar laborando con hechos y no con vanas palabras en pro del engrandecimiento patrio y dicto el siguiente Decreto” (M.O.P., 1923, T. I - II: 106).

**General Juan Vicente Gómez**

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

DECRETO:

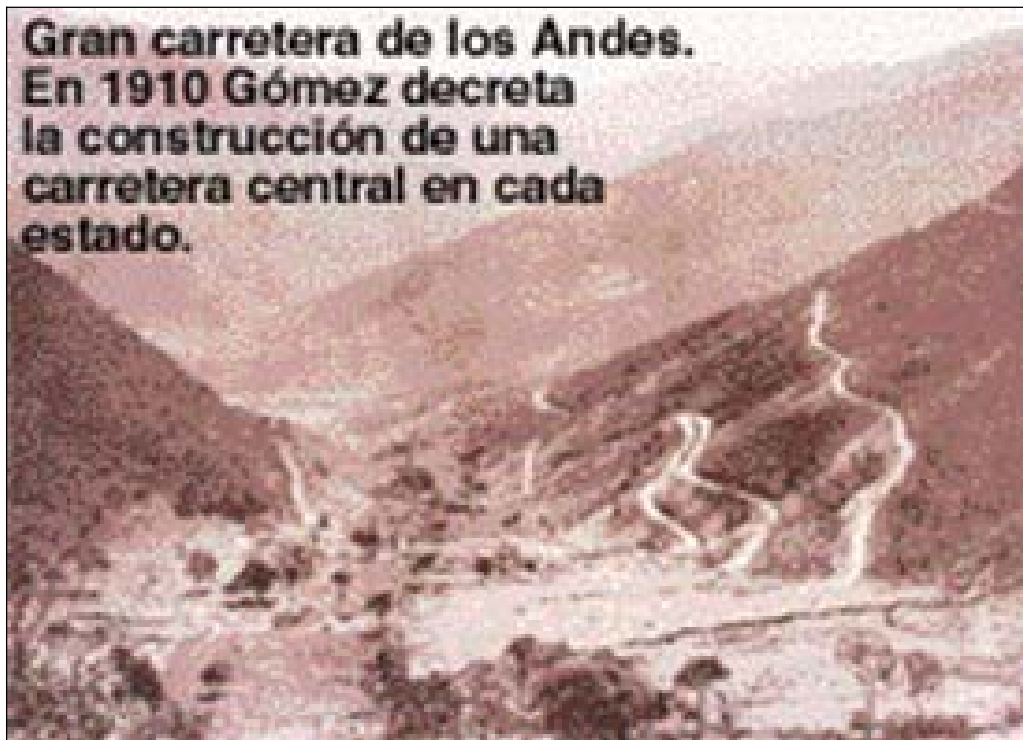
Artículo – 1º Procédase a la construcción de una nueva carretera que enlace la ciudad de Valera en el Estado Trujillo con las de Mérida y San Cristóbal, capitales de los Estados Mérida y Táchira respectivamente.

Artículo – 2º Por Resoluciones especiales del Ministerio de Obras Públicas se dictarán las medidas conducentes a la más rápida y eficaz realización de esta obra.

Artículo – 3º El Ministro de Obras Públicas queda encargado de la ejecución de este Decreto.

Dado firmado y sellado con el Sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Obras Públicas en el Palacio Federal, en Caracas a los diez y nueve días del mes de abril de mil novecientos veinte y tres. Año 113º de la Independencia y 65º de la Federación (M.O.P., 1920, T, I – II: 107).

**Figura 15. Gran Carretera de los Andes. 1910.**



Fuente. <http://www.fpolar.org.ve/Encarte/fasciculo16/fasc1612.html>.

**Figura 16.**



Fuente. <http://www.fpolar.org.ve/Encarte/fasciculo16/fasc1612.html>.

## **b. Trazado**

Con respecto al trazado de la Carretera Trasandina, como dijimos en párrafos anteriores, fue producto de la unión de varios tramos carreteros que ya existían (Camino o Carretera Nacional), la construcción de carreteras en las zonas, que no habían y la adaptación de los caminos de recuas existentes, para el tráfico de automóviles; con dicha fusión de carreteras y caminos se logró unificar al país en términos de vialidad. El Occidente comenzó a tener mayor contacto con el Centro y otras regiones; su trazado se caracteriza por pasar por poblaciones de gran importancia económica.

Con la construcción de la Gran Carretera de los Andes o Trasandina, se facilitó la comunicación terrestre entre Caracas y los Andes, llegándose hasta la frontera con Colombia en el Estado Táchira. Los estados Aragua, Carabobo, Cojedes, Portuguesa, Lara, Trujillo, Mérida y Táchira fueron los beneficiados por el paso de dicha carretera.

Sobre el recorrido de la carretera Javier González plantea que:

“...recorriendo una distancia de «1.269 kilómetros, distribuidos de la siguiente manera: de Caracas a Valencia 169 km.; de Valencia a San Carlos 107 km.; de San Carlos a Acarigua 88 km.; de Acarigua a Barquisimeto 70 km.; de Barquisimeto a Carora 105 km.; de Carora a Pampán 154 km.; de Pampán a Motatán 37 km.; de Motatán a Valera 11 km.; de Valera a Timotes 49 km.; de Timotes al Páramo 42 km.; del Páramo a Mucuchíes 26 km.; de Mucuchíes a Tabay 40 km.; de Tabay a Mérida 15 km.; de Mérida a Ejido 10 km.; de Ejido a Lagunillas 25 km.; de Lagunillas a Estanques 25 km.; de Estanques a Tovar 33 km.; de Tovar a Bailadores 17 km.; de Bailadores a La Grita 69 km.; de La Grita a San Cristóbal 91 km. y de esta última población a San Antonio 95 km.» (González, J., 2004: 34).

La construcción de la Carretera Trasandina en el Valle del Mocotíes, fue bastante complicada, esto debido a lo intrincado del terreno y a las características de los suelos, lo que provocan constantes derrumbes, aunado a esto el constante crecimiento de quebradas que se encuentran a lo largo del trazado, las mismas ocasionaban aludes de tierra, obstaculizando los trabajos de construcción y ampliación. Además el trazado en primera instancia se planteó llevarlo a cabo por el lado derecho del río Chama, en el

estudio del trazado estuvo a cargo Alfredo Jahn, quien resolvió debido a las características del terreno, ejecutarlo por el margen izquierdo del río. (M.O.P., 1921, T. II: 86 – 88). (Ver Anexo 10).

La Construcción del tramo de la región del Mocotíes, corresponde a la continuación del proceso de ampliación y construcción de la Carretera de Lagunillas a El Vigía, que es continuación de la Gran Carretera de Los Andes. Este trazado, desde Mérida pasando por Lagunillas hasta llegar a Estanques, continuando en dirección a San Felipe hasta llegar al sector denominado La Victoria, donde se desprenden dos ramales uno en dirección a El Vigía pasando por las cercanías de Mesa Bolívar y la Palmita y el otro ramal que corresponde a Santa Cruz de Mora, Tovar, La Playa, Bailadores y al Estado Táchira. (Ver mapa 7).

Las fuentes documentales del M.O.P del año de 1924, reseñan que:

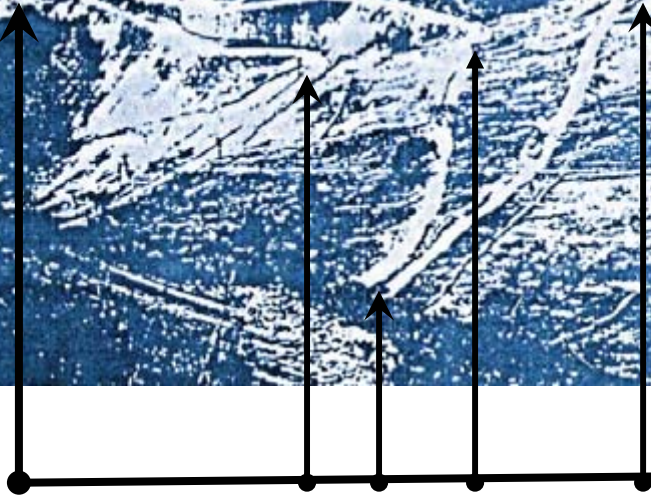
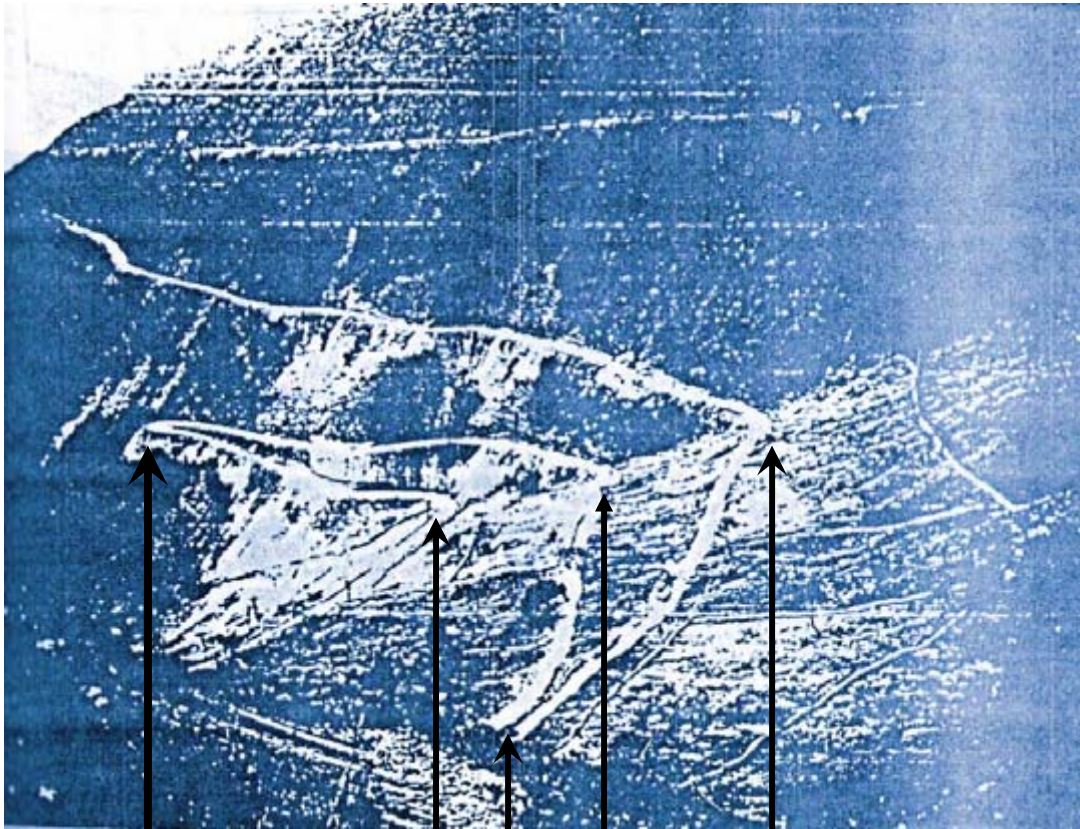
“En su trazado general, con su rasante, está llegando a San Felipe, kilómetro 33 de Lagunillas y 68 de Mérida...De San Felipe descenderá al puente sobre el río Mocotíes para bifurcarse allí en los ramales que conducen uno a El Vigía, y el otro como continuación de la Gran Carretera de Los Andes, hacia Santa Cruz, Tovar, Bailadores y el Estado Táchira” (M.O.P., 1924, T. I - II: 31).

También durante la construcción de la Carretera Trasandina se presentaron algunas dificultades debido al relieve accidentado, como se refiere en las fuentes documentales del Ministerio de Obras Públicas: “...con cumbres elevadísimas de donde descienden vertientes que son verdaderos torrentes en la época de las lluvias.” (M.O.P., 1924, T. I - II: 33).

El tramo más tedioso fue desde la población de Tovar hasta Bailadores y el tramo hacía el Páramo de La Negra en los límites con el Estado Táchira, debido a lo empinado de las laderas por donde pasaría la carretera, esto hizo que dicha vía se caractericé por ser un trazado en zigzag, esto para facilitar el ascenso de los vehículos que poseían poca fuerza uno de los tramos donde se puede observar de manera marcada lo antes dicho, es en el sector la “M” del actual Municipio Rivas Dávila, un ejemplo de ello es la siguiente figura (Ver figura 17).



**Figura 17. Gran Carretera Trasandina. – Subida al Páramo de La Negra por la parte de Mérida. (1929).**



Fuente: Benet, F., 1929: 229. Original en blanco y negro.

Nótese la cantidad de curvas cerradas.

Adicionalmente a los inconvenientes en la construcción de la carretera debido al terreno, también se presentó el inconveniente de enfermedades en los obreros como el paludismo y por diversos tipos de accidentes. El paludismo debido a que era una zona endémica y las lesiones nunca son ajenas en este tipo de trabajo y más en terrenos escarpados y en condiciones que no son las más óptimas para este tipo de labores.

### **c. Técnica.**

En la apertura y construcción del tramo carretero correspondiente al Mocotíes, el machete, el pico, la pala y la pólvora, fueron los principales recursos para abrirse paso entre las montañas, rocas y la vegetación; en la apertura de la vía se emplearon también maquinarias pero en menor medida.

Lo dicho en los párrafos anteriores lo podemos apreciar en una prosa publicada en el diario *El Impulso* de Zea de 1925, la misma lleva el título de *Sobre el dorso de los Andes. Hai un ejercito en pie*<sup>12</sup>, el cual dice:

“Sus armas, empero, no son fusiles i sables, sino picos i azadones; sus jefes, (excepto el Supremo, Gómez, que es, como Washington, el primero en la Guerra i primero en la Paz] no son generales, sino ingenieros; i su misión no es destruir sino edificar:

Son los obreros de la Gran Carretera Trasandina!....

Ruidos como de combates se percibe en la lejanía. Pero son de combate contra la abrupta naturaleza: es el ruido de las piedras rotas a golpes de porra, de las detonaciones de la pólvora, aquí usada no para regar la muerte, sino para partir en mil trozos las rocas inclementes...” (*El Impulso*, 1925: s/p).

En la construcción de la Carretera Trasandina y otras carreteras, se usaron las técnicas Telford – MacAdam<sup>13</sup> las mismas se emplearon en la construcción de la calzada, ambas consisten en aplicar varias capas de piedra picada al camino abierto, permitiendo el desagüe, siendo la Telford más resistente a grandes pesos.

### **d. Mano de obra**

En cuanto a la mano de obra, ésta estuvo integrada por presos políticos en su mayoría, peones y contingentes del ejercito estos últimos generalmente se encargaban de coordinar la mano de obra y de llevar el control de las obras. (Ver figura 18).

---

<sup>12</sup> La palabra *hai* aparece textualmente en el artículo del diario; para el año en que fue publicado se usaba *hai* en ves de *hay*.

<sup>13</sup> El nombre Telford – MacAdam proviene de Thomas Telford y John Loudon McAdam, quienes perfeccionaron los métodos y técnicas de construcción de carreteras. Ambas son dos técnicas independientes, con características similares.

**Figura 18. Presos políticos y comunes construyen las carreteras del gomecismo.  
(1923 – 1926).**



Fuente: <http://www.fpolar.org.ve>

Los presos que conformaban la mayor fuente de mano de obra, eran en su mayoría presos políticos, quienes laboraban bajo los rigores de la dictadura con grilletes en las piernas y vigilados por caporales o militares, todo esto para impedir que se dieran a la fuga.

“El Ejército Nacional contribuyó con mano de obra a la construcción de caminos y carreteras desde los años finales del periodo de Castro (1899 – 1908). Trabajaron en los frentes tanto soldados como oficiales de todas las jerarquías. Los comandantes de las jurisdicciones militares fungían de administradores, lo cual trajo problemas a algunos poco ortodoxos al llevar la relación entre la asignación para el rancho (un bolívar diario) y el número de condenados a trabajos forzados” (Schael, A., 2004; 41).

“Trabajando los hombres atados con cuerdas por la cintura, erigiendo largos muros, unos de mampostería y otros de piedra en seco, atravesando frecuentes

hondonadas y abismos con alcantarillas y puentes o yéndose muchas veces bajo las rocas salientes...” (M.O.P., 1924, T. I - II: 33).

Como hemos visto, en la construcción de la Trasadina hubo gran cantidad de personal, aunque la mayoría eran presos, tal y como dijimos con anterioridad, también hubo trabajadores que se acercaban a las zonas en construcción a buscar trabajo. Toda esta mano de obra fue fundamental para la construcción de la Carretera Trasadina y otras carreteras y/o caminos en el Valle del Mocotíes; igualmente se contrató personal para el manejo de algunas maquinarias que facilitó la apertura en algunos tramos.

#### **4.5 Medios de transporte y de comunicación que transitaban por la Carretera Trasadina.**

Luego de la culminación e inauguración de la Trasadina, se puede pensar que en la zona del Mocotíes, los medios de transporte cambiaron de manera rápida, sin embargo no fue así, aunque si bien es cierto, los nuevos medios de transporte (automóviles) hicieron presencia de una manera temprana, los medios tradicionales como los animales de carga o medios de tracción se siguieron utilizando de forma eficiente y persistente hasta bien adentrado el siglo XX.

Esto se debió a que muchas personas no tenían el poder adquisitivo para hacerse con un automóvil, o inclusive de pagar por el servicio de uno, esto obligaba a muchos a continuar con sus mulas, burros y otros animales de tiro o bestias ya descritos, o los que no poseían debían alquilarlos a terceros.

Este uso de medios tradicionales se postergó aproximadamente hasta los años 60, principalmente, en zonas aledañas al Mocotíes como los Pueblos del Sur (Guaraque, San Antonio, El Molino, Canaguá, entre otros); El Amparo, Zea, que poseían una estrecha relación tanto comercial como cultural con el Mocotíes, de esta manera nos relata lo antes dicho Alfonso Ramírez poblador de Tovar:

*“para ir a Zea se tenía que ir en mula eso fue hasta el año 43 cuando se abrió la carretera para Zea, pero por ejemplo cuando llegó Alberto Adriani de Europa en el año 30 o 31, llegó por Maracay en una piragua, llegó hasta San Carlos del Zulia de allí en ferrocarril al Vigía y del Vigía en carro hasta Tovar, en Tovar estaban*

*esperándolo unas bestias donde llamaban la Quinta, que era un lugar donde dejaban las bestias, le daban pasto y agua, uno de los que se ocupaba de eso era don Abelardo Roa abuelo de Regulo Roa y la quinta queda donde queda la inspectoria de transito... yo fui en caballo para Zea como tres veces en vacaciones había gente que alquilaba bestias para esos viajes uno era don Heliodoro Marquina que era dueño de la casa donde está Maruja allí diagonal con el centro comercial Montilla y otro era Luís Palacios el papá de Nalo tenía un caballo muy bueno y algunos otros. Pero la gente que no tenía con que pagar una bestia en esa época cuando Gómez pues viajaba a pie”* (Entrevista a: Alfonso Ramírez, Tovar. 16 – 11 – 2006).

Rosa Rojas también nos hace referencia a la comunicación durante la primera mitad del siglo XX: *“cuando yo estaba pequeña bajaba del Molino para Santa Cruz, porque papá se comprometía a llevar ganado o para trabajar allá, o a veces a vender arvejas, apio y para comprar ropa, zapatos o sal, sardinas...nos veníamos a pie, los que tenían bestias llegaban más rápido...”* (Entrevista a: Rosa Rojas, Tovar. 18 – 11 – 2006).

#### **4.6 Otras vías construidas luego de 1926**

Posteriormente a la construcción de la Trasandina, el Estado Nacional continuó con un programa vial de construcción de carreteras y caminos para unir a los Pueblos del Sur (Guaraque, poblaciones del actual Municipio Monseñor Chacón), El Amparo y Zea con el Valle del Mocotíes.

Muchos de estos caminos o carreteras se denominaron caminos vecinales o ramales, como lo fue la construcción de la carretera a El Amparo y Zea en la década del cuarenta, o de Santa Cruz a San Isidro y las cercanías a los Pueblos del Sur (El Molino, San Antonio) a mediados de los años cincuenta, de Tovar a Mesa de Quintero y Guaraque; Mauro Carrero nos explica mejor el termino de caminos vecinales diciendo que:

“Son aquellas vías que van de una comunidad rural a otra, o unen una comunidad rural con un punto cualquiera de una vía carretera importante, o enlazan dos puntos situados en sendas vías carreteras importantes” (Carrero, M., 1963: 5).

Con respecto al tramo El Amparo – Zea, durante los trazados preliminares el Ministerio de Obras Públicas le denomina ramal, como podemos apreciar a continuación: “El trayecto de El Amparo a Zea se consideraría sólo como un ramal” (M.O.P., 1936, T. II: 394).

Además de estos caminos vecinales, también, se construyeron las denominadas vías de penetración, las cuales tuvieron por finalidad comunicar pequeñas poblaciones con un centro poblado de mayor importancia, así como por ejemplo, la vía de Tovar a El Vigía, sobre esta modalidad igualmente Carrero refiere que:

“Son aquellas que partiendo de una vía de comunicación importante dan acceso a zonas de interés, aún cuando estas no constituyen centros de población. Sirven para complementar otros medios de comunicación (ferrocarriles, aviones, vías carreteras principales), penetrando por zonas despobladas hasta las fincas...Cumplen además con la finalidad de incorporar al país regiones completamente aisladas que necesitan una comunicación para desarrollarse” (Carrero, M., 1963; 5).

Otra vía construida posterior de 1926 y que en cierto modo ha sido de suma importancia para el Mocotíes debido a que ha facilitado la comunicación con poblaciones nacies de la zona del Sur del Lago y con el centro del país. Es una vía de mayores dimensiones y con características más específicas para la circulación de mayor cantidad de vehículos. (Ver anexo 9)