

EL GRAN FERROCARRIL DE LA CEIBA

Iván José Salazar Zaíd
Individuo de Número de la Academia
De la Historia del Estado Zulia

Hace ya cinco siglos, cuando empezaron a nacer las poblaciones venezolanas al empuje de la conquista. Comenzando el período hispánico, los caminos vecinales eran simples trochas que unían poblaciones con caseríos y puertos. Con el transcurrir del tiempo estas poblaciones fueron creciendo hasta formar caminos de recuas y solo entre las poblaciones más desarrolladas traficaban carretas. El paso siguiente al de recuas y carretas fue el ferrocarril. A finales del siglo XIX (1880), cuando Guzmán Blanco empezó a otorgar las concesiones ferrocarrileras es que se da inicio a la era de los ferrocarriles en Venezuela, porque para la época, este tipo de transporte terrestre era una gran alternativa, puesto que permitía el transporte de los productos agrícolas a centenares de kilómetros de su lugar de origen. El ferrocarril cumplió en ese entonces con una serie de objetivos: En primer lugar, era una alternativa a otras vías de comunicaciones, al mismo tiempo que en ocasiones entraban en competencia entre si dos o más concesiones ferroviarias; en segundo lugar, eran un renglón estratégico para la inversión extranjera; en tercer lugar, realizaban actividades con un fin específico, el cual era el de transportar la materia prima minera o agrícola, en que se especializaba cada comarca y/o transportar pasajeros; por último, los tranvías eran una especie de prolongación simple de los puertos de mar y lacustre como en el caso del Gran Ferrocarril de La Ceiba nuestro tema de estudio (Hurtado, 1990: 171).

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

conectarse con los estados andinos era a través del Lago de Maracaibo, por el puerto de “La Boyera” que luego recibió el nombre de “La Ceiba”. El viaje se realizaba con embarcaciones a vela hacia dicho puerto y desde ahí se continuaba en recuas hasta la población de Sabana Mendoza que era el centro de distribución de la carga.

Este tráfico, comercial, de mercancía y de pasajeros entre Maracaibo y los andes impuso la necesidad de que se mejorara el camino de recuas que existía entre La Ceiba y Sabana Mendoza. Para lo mismo, se celebró un contrato con un señor de nacionalidad francesa donde se comprometía con la Junta Municipal de la Provincia de Maracaibo a tomar a su cargo el arreglo del camino que conducía desde La Ceiba Grande (porque existía la Ceibita) hasta el límite de la Provincia de Maracaibo con la de Trujillo, en el punto nombrado “La Pica”, o hasta “Los Añiles”. El valor de la obra era de treinta mil pesos y el contrato determinaba que los trabajos debían ser entregados totalmente terminados en el lapso comprendido de dos años., así como también establecía una contribución por los servicios que prestaría.

Además del arreglo total del camino, se construyó una casa que servía de depósito de mercadería y frutos que recibió el nombre de “Aduana” y una calzada que permitía salvar los anegados de “La Ceiba”. Según Besson (ídem) Para aquel entonces, *“Las aguas de la Quebrada Vichú, no tenían el curso que hoy tienen las grandes avenidas de dicha quebrada. Así se formó el hoy Puerto de la Ceiba.”*

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

sustituir el antiguo camino de recua que en otros tiempos sirvió de vía de comunicación entre una y otra población.

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

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

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

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

Valor de la concesión, o el privilegio que el gobierno nacional otorgó al señor Benito Roncajolo, y de otros gastos hechos en el trayecto de la línea férrea con el material rodante, estaciones, utensilios, muebles y enseres

correspondientes a la empresa, según el avalúo correspondiente.....”		
1.530.000, oo		
Valor de los terrenos baldíos que le otorgó.....”	80.000, oo	
Valor de la aduana de La Ceiba, calzada y demás accesorios.....”	140.000, oo	

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

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

Solidificada la existencia de la Sociedad “Ferrocarril de La Ceiba”, se dio inicio al proyecto de la continuación del tramo ferrocarrilero comprendido desde Sabana de Mendoza hasta Motatán o Pampanito. Para los efectos, se formó la compañía con el nombre de “Ferrocarriles de Trujillo” que se encargaría de la realización del proyecto. Para la realización de esta nueva línea, se contaba con un capital de Bs. 8.000.000, oo y cada una de las acciones tenía un costo de Bs. 500, oo. El contrato de esta obra se

celebró el día 30 de junio de 1888, entre el General Guzmán Blanco, que para ese entonces era el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estado Unidos de Venezuela en el continente europeo (y se suscribió en Paris en uso de los poderes de que estaba investido), Benito Roncajolo, y el Consejo Federal de 3 de agosto de 1888, para la construcción de dicho ferrocarril, comprendido desde la estación Guzmán Blanco (Sabana de Mendoza) hasta Valera o más allá, si la empresa lo hubiese creído conveniente (El fonógrafo, 1910: 31-34)

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

Tres años más tarde, en 1886 comenzó a funcionar el tramo del ferrocarril que llegaba a la población de Sabana de Mendoza, y en 1895 a Motatán. Esta empresa ferrocarrilera tenía categoría de Compañía Anónima, el costo medio por kilómetro estaba en el orden de 98.323 (MOP (memorias, 10). Sus locomotoras fueron importadas de Estados Unidos, traídas específicamente desde la ciudad de Filadelfia, contaba con un entre riel de 3 pies ingleses (Besson, ídem).

Jiménez y Lecuna (1930: 68), en su obra Los Ferrocarriles en Venezuela, en relación al Gran Ferrocarril de La Ceiba mencionan unos contratos celebrados en 1880 y luego en 1888 por Benito Roncajolo y la empresa la encargada de su construcción respectivamente, mientras que el gobierno se comprometía a contribuir en la culminación del sector Sabana de Mendoza-Valera, con el 20 por ciento del costo mensual de los trabajos, siempre y cuando no excedieran de los 50.000 bolívares, pero el 16

de abril de 1891 renunció al cumplimiento de dicho compromiso.

En relación al contrato de 1880, Besson (ob. Cit.: 66) comenta que un señor de nombre Ramón Mach, por sus propios derechos y en representación de Adriano Saisse de nacionalidad francesa:

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

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

de mayor producción y consumo (Varios accionistas, 1908: 2).

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

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

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

salía un tren mixto, de carga y pasajeros desde Motatán a Sabana de Mendoza e igualmente desde La Ceiba a Sabana de Mendoza. Los días jueves y domingos los trenes eran expresos de pasajeros y circulaban de la siguiente manera: los jueves subía con los pasajeros que llegaban a La Ceiba en los vapores que venían desde Maracaibo con destino a los estados Trujillo y Mérida; el de los domingos con los pasajeros provenientes de los mencionados estados hacia el puerto de La Ceiba y de allí trasladarse hasta la ciudad de Maracaibo.

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

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

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

Los *“portes de ferrocarril”* para las estaciones entre sí eran pagados de contado en la estación receptora de los efectos, se extendía una boleta “modelo J,” que se entregaba al remitente al efectuar el pago del porte; y que le servía al interesado para hacer el reclamo de los efectos

en la estación de destino, Los portes con destino a Maracaibo eran cubiertos en la oficina de la compañía, mientras que los de Maracaibo, eran cubiertos por los remitentes y consignatarios que se encontraban inscritos en un escalafón que tenía la compañía para lo mismo. A las personas no comprendidas en dicho escalafón se les extendía una “boleta especial J J” en las estaciones u oficinas de Maracaibo, mediante el pago de contado. Cuando se consignaban efectos de tráfico interior a los jefes de estación, se les enviaba la boleta J con las instrucciones pertinentes a la entrega (ídem)

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

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

- La que se cargaba en el trayecto comprendido entre los kms. 81 al 60 para ser conducida al km. 17 y

medio pagaba Bs. 60,00 por góndola de 10 toneladas; y hasta La Ceiba o puntos intermedios, Bs. 100 por góndola.

- La cargada en el trayecto comprendido entre los kms. 60 al 40, que sería conducida al km. 17 y medio, Bs. 50.00 por góndola; y hasta La Ceiba o puntos intermedios, Bs.90.00 por góndola.
- La embarcada en el trayecto comprendido entre los kms. 39 al 19 para ser conducida al km. 17 y medio, Bs. 40.00; y hasta la Ceiba, Bs. 80.00.
- La embarcada en el trayecto comprendido entre los kms. 0 al 18 para ser conducida al km. 17 y medio o a La Ceiba, Bs, 40, 00 por góndola.

Según El Fonógrafo (ob. Cit: 31y 32), en 1910, El personal directivo de la Compañía Anónima “Gran Ferrocarril de la Ceiba” era el siguiente:

Personal Directivo	
Rincón	Gerente: Sr. R .Belloso
Dubuc.	Vicegerente: Sr. Alfredo
Belloso	Secretario: Sr. Abrahán

Junta de Administración	
Principales	
Suplentes	

1º- Julio A. Añez		1º-
Goorg Faber		
2º-	Ernst	Wüst
2º- Oscar Sinram		
3º-	E.	Von
3º- Luis E. Belloso		Jess

Comisarios

Principales

Suplentes

1º- Carlos Willson	1º-
Arturo A. Cuenca	
2º- Carlos Hernández	2º-
Rafael J. Alegretti	

Jefes de Estaciones

Estación La Ceiba - Estación Sabana de Mendoza - Estación Roncayolo

1º- Jefe, Gastón Texier - 1º- Jefe, Reinaldo Chacín
 - 1º- Jefe, Jesús López A.
 2º- Jefe Joaquín Troconis G. - 2º- Jefe, Jaime Lorás
 - 2º- Jefe Manuel m. Silva

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

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

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

El Gran ferrocarril de La Ceiba llevaba el nombre del puerto trujillano que lo conectaba con el Lago de Maracaibo. Se dirigía hacia el interior del estado Trujillo hasta la estación Roncajolo ubicada en la población de Motatán, Distrito Valera, con una subestación intermedia en Sabana Mendoza. Sus trenes, presentaban itinerarios movibles de bajada y subida, de acuerdo a la carga y número de pasajeros. El tren de pasajeros, tenía un horario regular de lunes a sábado, excepto los jueves cuando estaba sujeta su salida desde el terminal ubicado en La Ceiba, a la llegada del vapor proveniente de la ciudad de Maracaibo. La bajada desde Motatán dependía de la salida del ferrocarril desde La Ceiba. Los trenes de carga poseían itinerarios fijos y podían o no tomar pasajeros, pero convenían en amoldarse al itinerario de los vapores de la Flota de Navegación del Lago en los días de llegada y salida. En ese sentido, el cambio de los itinerarios de los vapores implicaba modificar el de los ferrocarriles, incluyendo el de los barcos de la familia Roncajolo, es decir, su funcionamiento como parte de la dinámica geoeconómica se apoyaba, igual que las otras empresas de ferrocarril, en la navegación con la que se complementaban y compensaban económicamente (Santaella, ob. Cit.: 122).

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

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

En 1916, el Gerente de esta empresa era el Sr. R. Belloso Rincón. En esos tiempos, las condiciones generales de la tarifa de fletes y pasajes vigentes tanto para los pasajeros como para los comerciantes de Maracaibo y de los Estados Trujillo y Mérida estaban pactadas o reglamentadas de la manera siguiente:

- 1.- Las cargas que movilizaba el ferrocarril hacia Maracaibo serían recibidas y entregadas en el muelle de La Ceiba, de conformidad con lo dispuesto previamente por los interesados.
- 2.- La responsabilidad de la compañía ferrocarrilera cesaba al momento de hacer la entrega de la mercancía en el muelle de La Ceiba o en la estación respectiva.
- 3.- La compañía para beneficio de los clientes diligenciaba el envío de sus efectos que recibía en el puerto de La Ceiba, con destino a Maracaibo y hacía lo posible porque fuesen movilizados a tiempo aquellos que estaban sujetos a descomposición. Por lo mismo, no se hacía responsable de los retardos ni de las averías que pudiesen sufrir los efectos sujetos a descomposición ya que tampoco contaba

con vehículos que les permitieran despacharlos tan pronto como lo deseaban los señores remitentes.

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

	Ingresos brutos:
Bs.....	12.450.327,40
	Egresos:
Bs.....	5.088.000,00
	Fondo de reserva al 5 %:
Bs.....	293.782,95

La movilización de carga fue la siguiente:

	Pasajeros:
128.681	
	Animales:
12.124	
	Kilogramos de mercancía (frutos y otras especies): 224.702 Kgs.

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

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

Pasajeros de segunda clase con 30 Kgs. de equipaje, cancelaba Bs. 0.20 por kilómetro.

Mercancía en general Bs. 1,30 la tonelada métrica por kilómetro.

Para un mejor control del transporte de mercancías y animales, la empresa ferrocarrilera dividía las especies en cuatro clases y a los animales en cinco clases.

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

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

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

A pesar de que la compañía redoblaba la vigilancia por lo extensa que era la vía le era imposible localizar él o los autores de esos actos que creaban un ambiente de

temor y pesimismo porque traían grandes pérdidas a la compañía (MOP, ídem: 151).

Por su parte la compañía también tomó como medida preventiva la disminución de la velocidad de los trenes para evitar en todo lo posible cualquier posible accidente locomotor (ídem), que en su mayoría se presentaban en el trayecto comprendido entre el kilómetro 38 al 60, producto de la colocación de obstáculos tales como: piedras, troncos, pedazos de hierro, etc. (ídem: 153-154).

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

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

Para ese entonces, la Compañía Anónima “Gran Ferrocarril de La Ceiba” contaba con mucho material de hierro que ya no le era útil. Por tal motivo, los socios querían salir de dicho material que era de un tonelaje muy

considerable. Según documento (MOP N° 137, 1936: 139) la manera de salir de dicho material, según la compañía, era exportándolo, por lo que en comunicación de fecha 05 de marzo de 1935, dirigida al Ministro de Obras Públicas, y que ofrecemos textualmente a continuación, el Presidente de la compañía solicitaba la autorización de la venta (ídem).

“Ciudadano Ministro de Obras Públicas

Caracas

Ulises Pardi, en su carácter de Presidente de la compañía Anónima “Gran Ferrocarril de La Ceiba” una cantidad de materiales viejos, desechados del servicio que no tienen ninguna aplicación (uso); y se propone la compañía que presido, hace la exportación de todo ese hierro viejo, que calcula sea en una cantidad de más o menos ciento cincuenta toneladas, a cuyo efecto, solicita de ese Ministerio de su digna dirección el permiso consiguiente para efectuar esa exportación al serle posible.

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

“Gran Ferrocarril de la Ceiba”

Presidente:

Ulises Pardi

Según documento N° 138 (MOP: p. 150) dirigido por el Ministro de Obras Públicas, Luis Vélez, al Presidente del “Gran Ferrocarril de La Ceiba”. La solicitud de venta del material ferroso fue aprobada, pero dicho ministerio requería que le fuesen enviados oportunamente los documentos que comprobasen que dicha exportación hubiese sido practicada.

Este tipo de ferrocarril no representó ni produjo un mecanismo de articulación de la economía regional y paralela, ni un mercado interno adecuado, que sirviera de soporte dinámico a la vida de la nación (Hurtado, ob. Cit.:172).

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

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

El Gran Ferrocarril de La Ceiba era “ajeno” a la producción pero dependía de ella, pudiéndole ofrecer una oportunidad más conveniente si hubiese existido una mejor

sincronización de ambos. Los accionistas del mismo tenían esto muy claro en 1908. Esto se evidencia en la respuesta que le dieron a un columnista de La Voz de Valera (ob.cit) que escribió un artículo sobre la dificultad que se le presentaba a Valera en su desarrollo agrícola y pecuario por la carencia de una estación ferroviaria.

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

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

De acuerdo a lo expresado, los cálculos indican que la empresa la Ceiba-Motatán gozaba, en principio, de unas 16.000 hectáreas de terrenos baldíos y posteriormente, si se aceptaban sólo las 100 hectáreas por kilómetro de vía,

serían unas 8.100 hectáreas, la mitad de cuanto le correspondía inicialmente (Santaella, ob cit.: 115).

Aparte de las tierras concedidas, los contratos celebrados entre el Estado y las empresas capitalistas ferrocarrileras les otorgaban a estas la propiedad de los ferrocarriles a perpetuidad, no obstante en el caso específico del Gran ferrocarril de La Ceiba – Sabana de Mendoza – Motatán se establecieron 25 años para su construcción y propiedad por el transcurso de 80 años, luego pasaría a ser propiedad de la nación.

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

En la de cada de los años 30 del pasado siglo XX, se presentó una crisis capitalista que penetró en la cuenca e introdujo fracturas en la economía agropecuaria y el espacio que resintió aún más la situación de las empresas ferrocarrileras. El Gran Ferrocarril de La Ceiba no podía escapar a esto, ya que La Cámara de Comercio, y el Ministro de Obras Públicas, Melchor Centeno Grau propusieron la rebaja de tarifas en los productos tales como: el maíz, plátano, papas, cebollas, etc. Esta petición del ministro Grau, que demostraba en parte la caída del café como base de la estructura agro exportadora, no fue bien recibida por esta empresa. La Gerencia del Gran ferrocarril de La Ceiba respondió que la compañía ya había rebajado los precios de los frutos menores, incluido el maíz, a razón de Bs. 4 los 100 kgs. Desde Motatán a La Ceiba (81.5 km.) y a Bs. 1.90 de Sabana de Mendoza a La Ceiba (35 km). Sin embargo, frente a la petición del Ministro, la

compañía ofrecía Bs.3 y Bs. 1.50 respectivamente, desde 25 sacos en adelante o hacer convenios especiales en la medida en que se redujeran los fletes en la flota de navegación del lago y los impuestos de caleta tanto en La Ceiba como en el puerto de Maracaibo (Gobierno Seccional Zulia, 1896: 334-335).

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

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

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

“La directiva ha continuado el fomento de la agricultura en la primera sección de la vía, donde es

propietaria de importantes porciones de terrenos. Últimamente se hizo la distribución de semillas de algodón enviadas por el Ministerio de Agricultura y Salubridad” (Santaella: ob. Cit.: 129).

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

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

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

Este transporte ferroviario fue mejorando su vía y material rodante hasta el año 1940 cuando empieza a perder su importancia a partir del momento en que la carretera Motatán-Palmarejo fue mejorada, lo que permitió el uso de vehículos automotores y con la construcción de la

carretera Mene Grande – Motatán que contribuyó aún más a su desaparición. Con este sistema de transporte moderno no podía competir un ferrocarril de tan poca extensión en su recorrido y con obligado trasbordo a las naves lacustres. Por lo que terminó por sucumbir. También influyó mucho en su desaparición la razón de que para poder sobrevivir tuvo que adoptar desde su origen una posición monopólica frente a otros medios de transporte, imponer unos precios altos de acuerdo al sistema de la tarifa máxima conforme siempre, no obstante, con las leyes del gobierno nacional (Hurtado ídem: 289).

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

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

apenas sobrepasaba los novecientos kilómetros y en la década de los años 20 sus tarifas aún diferían un poco de las que cobraban los transportes de recuas y carretas que imperaban cuarenta años antes.

De todas maneras, y a pesar de que los economistas de la época criticaron a las vías férreas, por su poca penetración, por mantener un estado embrionario, la falta de un plan adecuado para su instalación, la escasez de equipos modernos, el mal estado del material rodante, además de las dificultades de reparación, no podemos obviar que las vías férreas tuvieron una época de esplendor cuando en su comienzo competían con las mulas, bueyes y las lentas carretas. El no haberse proseguido con la política ferrocarrilera, en forma coordinada, vino a frustrar la obra de sus iniciadores. Como el caso de El Gran Ferrocarril de La Ceiba, proyecto que fue una tentativa bien concebida para ampliar la zona económica del lago, al mismo tiempo que la relacionaba con las tierras circundantes.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Documentales

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

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

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

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

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

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

Bibliográficas

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

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

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

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

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

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

Hemerográficas

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

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

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

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

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

Panorama, 03 de diciembre de 1936

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

Referenciales

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

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

Nota. Artículo extraído del libro de mi autoría: *Aspectos Históricos del Zulia (s/e)*.

Iván José Salazar Zaíd

E-mail: ivasalza48@hotmail.com

Telfs. Hab. 0261-7482882
Cel. 0414-6989121