

La carretera central del Táchira: primer eslabón de la rehabilitación gomecista (1910-1914)

José Alberto Olivar**

Resumen

Las carreteras edificadas durante el régimen de gobierno del general Juan Vicente Gómez (1908-1935) vinieron a representar uno de los puntos de apoyo que contribuyó junto a la organización del Ejército Nacional, la reforma de la hacienda pública y posteriormente la explotación petrolera a cimentar una larga hegemonía política. Aprovechando el clima de consenso en torno a su figura, Gómez supo rodearse de eficientes colaboradores que le sirvieron en sus propósitos. Dos de esos personeros, fueron Román Cárdenas y Luis Vélez, quienes desempeñaron la cartera de Obras Públicas, impulsando desde allí la construcción de la obra pionera en materia de vialidad terrestre: la Carretera Central del Táchira, inaugurada en 1914, año coincidente con el vuelco político que significó la potenciación de un régimen personalista que se prolongaría hasta 1935. Pero además de servir de elemento propagandístico, la Carretera Central del Táchira vino a zanjar un largo período de aislamiento geográfico y político entre los Andes y el resto de la república.

Palabras clave: Carretera, gomecismo, Táchira, política, gobierno.

Abstract

The roads built during the regime of government of General Juan Vicente Gómez (1908-1935) came to represent one of the points of support that helped with the organization of the army, the public finance reform and the later oil exploitation to build a long political hegemony. Taking advantage of the climate of consensus around his figure, Gomez was able to surround himself with efficient staff who helped him in his purposes. Two of these personeros were Román Cárdenas and Luis Velez, who played the portfolio of Public Works, then pushing the construction of the pioneering work on earth roads: Tachira's Central Road, opened in 1914, coinciding with the years roll meant that the political empowerment of a personality that would last until 1935. But in addition to serve as propaganda, the Tachira's Central Road came to settle a long period of geographical and political isolation between the Andes and the rest of the republic.

Key words: Road, gomecism, Táchira, politics, government.

* Este artículo se terminó en diciembre de 2008, se entregó para su evaluación en mayo de 2009 y fue aprobado en junio del mismo año.

** Profesor adscrito al Departamento de Geografía e Historia del Instituto Pedagógico de Caracas. Magíster Scientiarum en Historia de Venezuela Republicana (UCV-2004). E-mail: josealbertoolivar@gmail.com.

Introducción

Al aproximarse la conmemoración del primer centenario del decreto que ordenó la construcción de una carretera central entre las poblaciones de San Cristóbal y La Urcá en 1910, no puede menos que señalarse la importancia política y económica de aquella inusitada medida oficial que desligó, por vez primera, la preferente atención hacia la región central del país, en cuanto a la construcción de vías de comunicación terrestre.

Desde los primeros años de la república fue denominador común el interés de los gobernantes de turno, en promover las mejores condiciones posibles para comunicar las dos principales ciudades de la república con sus puertos naturales por excelencia: Caracas–La Guaira y Valencia–Puerto Cabello. A partir de la construcción de la carretera central del Táchira se da inicio a lo que se conoció posteriormente como la política de carreteras del gomecismo, uno de los pilares fundamentales que junto con la creación del Ejército Nacional y las reformas en la hacienda pública permitió consolidar una longeva dictadura de carácter pretoriano.

1. El Táchira recóndito paraje del occidente venezolano

Hasta 1856 los pueblos del Táchira estuvieron organizados en varios cantones dependientes de la provincia de Mérida. Ese año, de acuerdo con las disposiciones contenidas en la nueva ley de división territorial aprobada por el Congreso, el Táchira alcanzó la categoría de provincia. Según los datos estadísticos aportados por Agustín Codazzi en 1841, uno de los cantones más poblados de la cordillera, era San Cristóbal con 10737 habitantes.¹

Fue tal la magnitud del ritmo de crecimiento de la comarca que en 1855 el general Carlos Luis Castelli, enviado plenipotenciario en Bogotá, a su paso por las poblaciones occidentales de la entonces Provincia de Mérida y atendiendo las solicitudes de los vecinos radicados en ellas, elaboró un pormenorizado informe donde reconocía no sólo la importancia económica de las parcialidades visitadas sino la acentuada rivalidad entre dos secciones (oriente y occidente)

perfectamente diferenciadas por el hecho de poseer cada una su propia dinámica comercial y la vehemente ambición de imponerse la una sobre la otra. Por ello, recomendaba la necesidad de dividir la provincia y considerar la petición de la municipalidad de San Cristóbal de crear la provincia del Torbes, hoy estado Táchira.

A principios de 1863 la joven provincia del Táchira entró a formar parte con Mérida y Trujillo del Estado Zulia. Poco duró esta anexión, pues en agosto del mismo año nuevamente la municipalidad de San Cristóbal, haciendo uso de su natural liderazgo junto a otras municipalidades declararon la soberanía plena del estado Táchira, designado a Jesús Contreras como Presidente Provisional de la entidad.²

Resultaba claro para la época que la economía local ya comenzaba a girar en tono al cultivo del café, cuya salida al mercado exterior era efectuada a lomo de mula por medio de estrechas “picas” que conducían principalmente hacia el norte de los ríos Escalante, Táchira, Uribante, Zulia y Catatumbo. Una publicación oficial de 1877 destaca la existencia de al menos cuatro maltrechos caminos de recua que partían de San Cristóbal, al respecto veamos la detallada descripción:

El de Oriente parte de la capital en esta dirección y atraviesa los departamentos de Táriba y La Grita hasta lo alto del Portachuelo (9000 pies), y sigue por el territorio del Estado Guzmán hasta su capital (Mérida) [...] Su extensión es de más o menos de diez y seis leguas [...] El piso del camino es en lo general de firme y de piedra [...] El camino de Occidente [...] parte de la capital hacia San Antonio del Táchira pasando tan solo por la población de Capacho. Su extensión es apenas de seis leguas; dos de estas hasta Capacho, y las cuatro restantes de allí hasta San Antonio, sobre la margen misma del río Táchira [...] El camino que de la capital parte hacia el Sur, con destino a los Estados Apure y Zamora, es el denominado de Teteo, por cuanto conduce al puerto de este nombre y al de Vivas sobre el Uribante: de estos puertos en adelante prosigue por la gran selva y sabanas de San Camilo hasta terminar en el puerto

Periquera (llamado hoy Guasualito) [...] El cuarto camino es el denominado Las Guamas. Parte éste de la capital hacia el Norte y pasa por las poblaciones de Táriba, Guásimos, Constitución, Lobatera, Michelena y Llanos de San Juan [...] hasta terminar en la confluencia del río Grita con el Zulia.³

La preocupación por la construcción de una buena vía de utilidad para el Táchira que la redimiese de los inconvenientes de realizar su tráfico comercial por suelo extranjero para tener acceso a los puertos de ultramar, tiene sus antecedentes desde los rudimentos mismos de la república.

La primera iniciativa en ese sentido tuvo lugar en 1842 al suscribirse un contrato entre la Diputación Provincial de Mérida y el general José Félix Blanco para la apertura y composición de un camino de Colón al Puerto Guamas. Aún en medio de los escasos recursos, logró trazar una pica más o menos transitable que se convertiría en una referencia para los años subsiguientes.⁴

En efecto, como parte de las iniciativas modernizadoras en materia de vías de comunicación emprendidas durante la égida guzmancista, el 4 de junio de 1887 fue decretada la creación de una Junta de Fomento para ocuparse de las mejoras del primigenio camino de recuas que atravesaba la selva norte del Táchira hasta Puerto de Guamas, en la desembocadura del río La Grita. Por años constituyó un reclamo la necesidad de abrir un camino nacional que permitiese movilizar las cargas hacia un río afluente del Lago de Maracaibo, sin tener que pagar tributo a las leyes que regían el tránsito por la vía de Cúcuta. Al respecto Luis Hernández señala:

Las transacciones comerciales con el país y con el resto del mundo se hacían a través de Colombia. Era necesario internarse en territorio colombiano, para que a través del Puerto de Los Cachos, los productos tomasen el camino del Lago de Maracaibo.⁵

La referida Junta de Fomento contó con el beneplácito de productores y comerciantes que contribuyeron a sufragar parte de los gastos de la obra. Se consideraba aquella iniciativa como el primer

paso para la futura edificación de una línea férrea que conectase la parte occidental del Táchira con los ríos Zulia y Catatumbo.

El viejo camino del padre Blanco logró mejorarse al menos entre Colón y La Fría. En 1896, un año después de la inauguración del ferrocarril del Táchira entre Encontrados y La Fría, se acordó prolongar los rieles hasta La Uracá donde se tenía previsto que terminase un nuevo camino de recuas que partiría desde San Cristóbal, de esta forma se convirtió en la principal arteria vial de la entidad seguida del camino hacia los llanos de Apure.

2. La obra predilecta de la Rehabilitación

Entre marzo y agosto de 1900, Juan Vicente Gómez se desempeñó como Jefe Civil y Militar del Táchira. Durante su breve estancia, éste procuró atender la imperiosa necesidad de reparar los desperfectos en las comunicaciones existentes. Sin embargo, por lo corto de su gestión, muy poco fue lo que pudo concretarse en ese sentido. Habrá de esperarse ocho años después, ya superada su condición de subalterno cuando nuevamente retomará aquella fugaz iniciativa.

Aprovechando el clima de concordia que rodeó su ascenso al poder en diciembre de 1908, el general Gómez procuró rodearse de las figuras más representativas a fin de dar a su gobierno un elevado lustre para así demarcarse del ejercicio despótico que caracterizó el del general Cipriano Castro desde 1899. Uno de los llamados a brindar su apoyo a la causa rehabilitadora fue el ingeniero Román Cárdenas, nativo del Táchira y vinculado con el progreso material de la entidad gracias a sus servicios como encargado de la construcción varias obras públicas en San Cristóbal y sus alrededores.

El 14 de diciembre de 1909, Cárdenas remite al general Gómez una carta donde le solicita una entrevista para ponerlo al tanto de los pormenores de un viaje que había realizado por Europa ese año, en esta le manifiesta lo siguiente:

...yo deseo ir a esa capital antes de seguir para el Táchira, con el principal objeto de tener la oportunidad de hablar con Ud.

sobre el importante asunto de la carretera del Táchira que es mi único anhelo, tanto más cuanto que dediqué la mayor parte del tiempo que estuve en Europa a estudios y acopio de datos relacionados con la ejecución de tan importante como simpática obra.⁶

Concretado el encuentro, Cárdenas le aseguró al Presidente, la factibilidad de llevar a cabo la citada carretera en varias fases bien coordinadas, superando con creces los obstáculos naturales. Finalizada la exposición, Gómez le pidió a Cárdenas volver de inmediato al Táchira a encargarse directamente de realizar los estudios en el terreno mismo para construir la carretera de San Cristóbal a La Urcá. Luego de varias semanas, el 7 de abril de 1910 fue emitido un decreto en el que se ordena construir una carretera “macadamizada” (ver más adelante) entre Urcá y San Cristóbal.

Entre tanto, Cárdenas es designado ministro de Obras Públicas y poco después, éste contando con el aval de Gómez, emite una resolución en la que nombra al ingeniero Luis Vélez, Director Técnico y Administrativo de los trabajos de la carretera Central del Táchira, asignándole en el acto la suma de treinta mil bolívares para iniciar sus labores.

Para garantizar la firmeza y perdurabilidad de la ambiciosa obra, se decidió inicialmente emplear el sistema ideado por el ingeniero escocés, John Loudon Mac Adam (1756-1836), mejor conocido como macadamización. Mac Adam, llegó a desempeñarse como ingeniero jefe de vías carreteras en Inglaterra, en ese lapso experimentó exitosamente la aplicación sobre la superficie de las vías una base de capas de grava convenientemente dispuestas para favorecer su compactación por medio de un pesado rodillo de vapor. Esta forma de construcción iba acompañada de cunetas laterales para facilitar el drenaje de las aguas y evitar su corrosiva acumulación en la calzada. Sin embargo, los elevados costos limitaron su aplicación en los tramos más cenagosos.

El 25 de junio de 1910 se dio inicio a los trabajos de la primera sección comprendida entre Colón y un sector llamado meseta de *cara de perro*, cercano a la estación Táchira en La Urcá. En primera

instancia se incorporaron más de cuatrocientos hombres dedicados a las labores de corte de la tupida vegetación selvática, movimientos de tierra para el despeje del terreno, construcción de terraplenes, fundaciones de concreto para sostener los estribos de los puentes hechos de acero y voladura de taludes de roca maciza.

El ministro Cárdenas se ocupó directamente de supervisar el avance de las labores exigiendo tanto a Vélez como Director General, y a los ingenieros encargados de las secciones o frentes de trabajo en que fue dividida la obra, informes regulares y pormenorizados que le permitiesen mantener al tanto al general Gómez. Ya para diciembre de 1911 había comenzado a ejecutarse la segunda sección comprendida entre San Cristóbal y Colón.

La voluntad emprendedora para dinamizar los trabajos fue reconocida por Luis Vélez, quien expuso sin cortapisas el papel protagónico de Cárdenas en la obra predilecta del general Gómez:

Era necesario acometer la empresa de construir la primera carretera difícil, é importante, á través de arduas cordilleras, sin el cómodo requisito usual del proyecto y del presupuesto previos; y así la ha afrontada sin vacilaciones nuestro patriota Gobierno, eligiendo, muy cuerdamente para el objeto, la Carretera Central del Táchira, cuyo terreno conocen palmo á palmo tanto el Jefe Supremo de ese mismo Gobierno, como el ciudadano Ministro de Obras Públicas, quien además ha estudiado de antaño, desde el punto de vista técnico las principales circunstancias de esta obra, pudiendo por tanto, ellos mismos, desde los altos puestos que desempeñan, casi puede decirse inspeccionar y dirigir el proceso de su construcción.⁷

Y en efecto, la compleja visión de Cárdenas como ingeniero lo llevó a plantear la idea de negociar con la empresa del ferrocarril del Táchira, donde Gómez poseía un respetable capital accionario, extender la línea de hierro desde Uracá hasta el sitio de *cara de perro*, hoy conocido como San Félix, para enlazar el servicio de transporte del ferrocarril con la carretera central, facilitando así la interconexión modal de ambas vías. Sin embargo, encontró mucha resistencia

por el lado de los administradores de la empresa que consideran antieconómica la realización del ramal propuesto. A la consecución de este propósito dedicaría Cárdenas buena parte de sus dotes como persuasivo negociador.

Entre tanto, para sorpresa de muchos, el 28 de abril de 1912 Gómez solicitó la renuncia de todo el gabinete ejecutivo. Cárdenas está entre los ministros salientes, siendo sustituido en el MOP por Rafael Álvarez. Pero lejos de caer en desgracia, el ahora ex ministro, concentra mejor su tiempo en supervisar de forma directa las obras de la carretera.

El 16 de mayo, Cárdenas estaba ya efectuando el recorrido y supervisión de la carretera central, lo acompaña Luis Vélez. Allí formuló las indicaciones que juzgaba convenientes según las instrucciones que había recibido de Gómez, antes de partir de Caracas.

En carta remitida desde Colón el 22 de mayo de 1912, Cárdenas le escribe al presidente Gómez:

Hoy salgo con el Dr. Vélez á recorrer el trayecto desde la Angostura del Lobaterita hasta palogrande, para lo cual he presupuesto dos días, y el la tarde del 24 llegaré a San Cristóbal y en la semana entrante me ocuparé de la sección de San Cristóbal á palogrande. Hubiese deseado disponer de más tiempo para extenderme más en esta carta, pero estoy urgido para salir á la exploración dicha, y simplemente he querido darle una idea general de lo que estoy haciendo: lo que nos guía hoy en todas las disposiciones que estamos estudiando para la realización del patriótico y práctico plan últimamente adoptado por ud. es de dar paso cuanto antes á los vehículos de ruedas y continuar por consiguiente esta carretera con las dimensiones apenas suficientes para llenar las actuales necesidades del tráfico.⁸

Con este paso acelerado en las obras, se deseaba convencer a la población tachirense del espíritu de progreso que presidía el gobierno y sobre todo librando de cualquier creencia negativa acerca de la imposibilidad de llevar a feliz término la prometida carretera. Finalizaba el fiel partidario, señalando que

...con ello se afirma en la convicción de que ud. es un hombre de hechos y no de palabras y de que Venezuela tiene por fin un Presidente que emprende y ejecuta cosas grandes y útiles en lugar de elaborar pomposos programas que quedan escritos en el papel”.⁹

Durante su estancia, Cárdenas fue objeto de varios agasajos. El más importante de todos fue el obsequiado el 4 de junio con motivo de su partida a Caracas. En la reunión a la que asistieron más de trescientos invitados entre personalidades, distinguidas familias y demás elementos representativos de carácter político, fungió como anfitrión al Presidente del estado, general Pedro Murillo. Al término de la fastuosa reunión, Cárdenas tomó la palabra y expuso con elocuencia el programa del gobierno rehabilitador:

La empresa de dotar a las regiones tachirenses de una vía expedita de comunicación, constituye una de las más importantes manifestaciones del proceso administrativo que caracteriza al progresista Gobierno que nos rige. Esta obra era reclamada no sólo por los cuantiosos intereses agrícolas y comerciales de esta parte de la República, sino que se imponía como una necesidad nacional en el gran plan de desarrollo económico que la actual Administración se ha propuesto realizar. Esa hermosa vía carretera al trepar sobre el dorso de la cordillera y descender por los declives de estos ricos valles, no vendrá a detenerse aquí, sino que proseguirá adelante, hasta llegar al contacto con las vías fluviales tributarias del Orinoco; de modo que no solamente habrá de allanar los formidables obstáculos que hoy se oponen al voluminoso movimiento de transportes de la producción y comercio actuales del Táchira, sino que abrirá además un nuevo cauce a la producción agrícola de esta comarca.¹⁰

Establecido en forma definitiva en Caracas, el ex ministro no dejó de seguir al corriente de las obras de la carretera central del Táchira, de manera mensual recibía cartas y telegramas donde se le reportaba el más mínimo detalle.

3. Beneficios y experiencias de una obra monumental

El 19 de abril de 1914 fue inaugurada fastuosamente la carretera central, un día antes había hecho su llegada a San Cristóbal el primer vehículo automotor luego de recorrer toda la vía, este acontecimiento por sí sólo marcó un hito en la dinámica comercial y política de la localidad, puesto que “nacionalizó” definitivamente la comunicación entre el Táchira y el Lago de Maracaibo. Una descripción sucinta de la travesía permite formarnos una visión en torno al nuevo recorrido que debía hacerse:

Un viajero que tuviera la necesidad de trasladarse desde San Cristóbal hasta Caracas debía recorrer hasta 1925 la siguiente travesía: salida de San Cristóbal hasta Colón, desviándose en Palo Grande hasta tomar el paso a Lobatera y Michelena. De Colón pasaba por La Blanca, La Uracá y Cara de Perro hasta llegar a Estación Táchira. Desde allí abordaba el Gran Ferrocarril que lo conducía hasta el Puerto de Encontrados. Dos vapores le esperaban: el “Mará” o el “Progreso” que le conducirían a través del Sur del Lago de Maracaibo para llegar a la capital zuliana. En Maracaibo se dirigiría al Consulado Holandés para obtener el visado que le permitiría trasladarse en el buque hasta Curazao. Pernoctaría en esa isla hasta que un vapor procedente de Nueva York lo condujera hasta Puerto Cabello, luego a La Guaira y de allí haría la travesía hasta llegar a Caracas. Total: de 15 a 22 días, por lo regular.¹¹

En reconocimiento a la prolija labor efectuada *in situ* por Luis Vélez, se produce su nombramiento como nuevo Ministro de Obras Públicas en 1914, aportando desde esta cartera la extensión de la experiencia al resto de los proyectos carreteros, entre ellos la gran carretera trasandina que permitiría viajar directamente desde Caracas hasta San Antonio del Táchira, inaugurada finalmente en 1925.

Al presentar su primera memoria al frente del despacho ministerial en 1915, Vélez realiza un recuento pormenorizado de los procedimientos técnicos adoptados para llevar a feliz término la “monumental” obra carretera. En primera instancia, reconoce el hecho

de no haberse realizado mayores estudios para fijar el trazado de la vía. Con esto revela el interés político del gobernante de turno en aminorar los tiempos para ver satisfechos sus dictámenes. De hecho, uno de los argumentos más esgrimidos a partir de 1914 para justificar la continuidad del general Gómez en el poder, fue la “obra progresista” que significaba la propensión al trabajo dejado por la construcción de carreteras. Según los propagandistas del régimen, los venezolanos acostumbrados al fragor de las revoluciones ahora canalizaban sus mejores energías a instaurar la paz, apenas perturbada por martilleo constante del pico y la pala laboriosa.

Desde un principio la obra contó con la incorporación de un numeroso contingente de hombres, empleados en las labores de limpieza, desmonte y corte de roca. El pago del jornal resultaba atractivo para los jornaleros pues recibían por cada día laborado Bs. 3,50, monto comparativamente superior al devengado en las haciendas por las labores agrícolas que oscilaban entre Bs. 0,75 y 1,50 la más de las veces no recibidos en metálico sino en forma de fichas o vales cambiados en las pulperías de los hacendados.

Para organizar aquel numeroso personal y obtener un mayor rendimiento en la construcción, la obra se dividía en secciones a cargo de un ingeniero, cuarenta hombres trabajando en cada sección, distribuidos en cuatro cuadrillas de diez hombres, dirigidos por un caporal. Imperaba dentro de estos grupos un orden cerrado de comportamiento:

- Estaba prohibido el consumo de licores y los juegos de envite y azar.
- El horario de trabajo comenzaba a las 6 am. hasta las 5 y 30 pm. El almuerzo se efectuaba dentro de los campamentos a partir de las 11 am. con una hora de descanso. En la tarde se les ofrecía un *puntal* o merienda a los trabajadores en el sitio de labor, con quince minutos de reposo.
- Diariamente y en cada turno se pasaba la lista. Trabajador que no se presentaba en su puesto no se le admitía en el turno desde el medio día siguiente.

- El pago del personal se realizaba los días domingo de cada semana.

- Para estimular un mayor esfuerzo y rendimiento en las obras, se establecieron premios en metálico que se adicionaba al jornal devengado.

En cuanto al trazado, la carretera se vino a caracterizar por el excesivo despliegue curvas muy estrechas en cortes transversales de entre dos a seis metros de ancho, con pendientes muy fuertes, procurando seguir la línea de desarrollo natural del terreno. Para justificar esta decisión, Vélez expuso que su principal misión “...era llevar la actividad y vida a todos los caseríos y aldeas de la localidad, por extraviados que se hallen, y hasta a los más recónditos escondrijos donde se encuentre alguna explotación agrícola”.¹²

En realidad, este método de construcción resultó ser el más económico, con ello se reducía la edificación de puentes, alcantarillas y terraplenes, incidiendo a la larga en un ahorro en los gastos de conservación de la vía. Lo significativo es que solamente el trazado del sendero ya permitía el tráfico de peatones y bestias de carga. A medida que la circulación fuera incrementándose bien podía ensancharse la calzada.

4. Conclusiones

La construcción de la carretera central del Táchira, amén de haber constituido la obra de mayor envergadura emprendida a inicios del siglo XX, vino a servir de modelo para la edificación de las demás obras carreteras ejecutadas durante el gomecismo, pues los métodos de trabajo, las especificidades técnicas empleadas y los materiales de construcción se generalizaron, sobre todo a partir del ascenso de Luis Vélez a la cartera de Obras Públicas en 1914.

La iniciativa fue además el punto de partida para la formulación del plan de carreteras previsto en el Decreto del 24 de junio de 1910 que dispuso la construcción de carreteras centrales en los estados de la república. Esta decisión dio al traste con la

idea hasta entonces prevaleciente de exaltar al ferrocarril como la panacea civilizadora de los pueblos, cuya chimenea humeante atraía por sí sola la venida de nuevos capitales y una laboriosa masa de inmigrantes.

Aún así conviene acotar que entre la carretera central del Táchira y la empresa Gran Ferrocarril del Táchira que operaba desde La Fría hasta Encontrados, fluyó una relación de complementariedad económica muy provechosa poco común en la historia ferroviaria de Venezuela. Por lo general ambas modalidades de transporte se hicieron una suerte de competencia desleal que redundaba en pérdidas y conflictos de intereses que a la postre terminaron por aniquilar los viejos ferrocarriles, tal como ocurrió en el centro del país. Sin embargo, en el caso tachirense la afluencia de productos colombianos y las cargas llegadas de las aldeas situadas allende a la carretera central u otros ramales interconectados, permitió sostener por varios años la explotación rentable del ferrocarril que unía al Táchira con el sur de la cuenca marabina.¹³

Gracias a la vía carretera la zona norte del estado Táchira adquirió un mayor dinamismo debido al aumento de las transacciones comerciales derivadas de la actividad agrícola. Poblaciones como Lobatera, Michelena, Colón, La Urcá, Cara de Perro luego llamada San Félix, entre otras, vieron resplandecer su vida interior mediante la mejora de las condiciones de vida y aumento de sus vecinos.

Por último y no menos importante, fue el estrechamiento de los vínculos políticos, económicos y sociales entre el Táchira y el resto del país, cortando los nexos de subordinación tributaria que regularmente existía con Colombia, en detrimento de los intereses nacionales y locales.

Notas y Bibliografía

¹ Agustín Codazzi, *Resumen de la Geografía de Venezuela*. Caracas, Biblioteca Venezolana de Cultura, colección “viajes y naturaleza”, Tomo III, 1940, p. 191.

- ² Ver: Zoraima Guédez Yépez. “Un Capítulo de la Historia Merideña: el Estado Soberano del Zulia”. En: *Presente y Pasado. Revista de Historia*. N° 19, Enero-Junio, 2005 pp. 96-107.
- ³ *Apuntes estadísticos del estado Táchira de 1877*. Caracas, Imprenta al vapor de la Opinión Nacional, 1877, pp. 33-39.
- ⁴ Taís Zerpa Semprum. *La Diputación Provincial de Mérida: Acuerdos, ordenanzas y resoluciones (1830-1856)*. Mérida: Universidad de Los Andes, Facultad de Humanidades y Educación, Tesis para optar el título de licenciatura en historia, 1996. Taís Zerpa Semprum. “La Diputación Provincial en Venezuela: Antecedentes, Creación Funcionarios y Atribuciones”. En *búsqueda de la historia: Memorias de las 1^{as} Jornadas de Investigación de la Escuela de Historia*. Mérida: Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones, 1998.
- ⁵ Luis Hernández C. “La Importancia de San Juan de Colón en el desarrollo de las vías de comunicación del Estado Táchira” en *SINOPSIS*, Boletín de la Galería el Punto, San Juan de Colón, N° 6, Abril-Junio 2007.
- ⁶ *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores*. N° 6, Caracas Mayo-Junio de 1960, Año I.
- ⁷ *Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1912*. Caracas, Lit. y Tip. Del Comercio, p. 17.
- ⁸ “Carta de Román Cárdenas al general Juan Vicente Gómez”, Colón 22 de mayo de 1912. Archivo Histórico de Miraflores. *Sección cartas*, caja 239-C, 22-31 mayo 1912.
- ⁹ *Idem*.
- ¹⁰ *HORIZONTES*, San Cristóbal. 4 de junio de 1912.
- ¹¹ Luis Hernández C., *Ob. Cit*.
- ¹² *Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1915*. Caracas, Lit. y Tip. Del Comercio, p. III.
- ¹³ José Murguey Gutiérrez, *Construcción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles en Venezuela*. Mérida, Universidad de los Andes, Consejo de Publicaciones, Vicerrectorado Académico, Facultad de Humanidades y Educación, 1997, p. 499.