

EL GRAN ESTADO BOLÍVAR Y SUS VÍAS DE COMUNICACIÓN (1881-1899)

Hancer González
Universidad de los Andes
hancerjuantercero@hotmail.com.

RESUMEN

El presente artículo pretende analizar el proceso transformador del territorio que conllevó al establecimiento de grandes unidades político-administrativas a finales del siglo XIX en Venezuela, con la promulgación de la denominada Constitución “Suiza” de 1881, que establecía la reducción de los veinte estados que instauraba la Constitución Federal de 1864 a nueve, -posteriormente ocho-, grandes estados. Estudiaremos las tensiones que se produjeron frente a la separación de uno de esos grandes estados, el Bolívar, constituido por las secciones Apure y Guayana, y del Territorio Federal Yuruary, y por último observaremos las vías de comunicación de ese gran estado. Para la realización de este trabajo abordaremos la revisión de fuentes primarias, tales como las Leyes y Decretos de Venezuela, y la prensa de lo que son hoy los Estados Apure y Bolívar principalmente.

Palabras clave: Gran Estado Bolívar, Territorio Federal Yuruary, Vías de Comunicación.

The Large State of Bolivar and its Road Links (1881-1899)

abstract

This article aims to analyze the process of transformation of the territory that came into being with the establishment of large politically administered units at the end of the nineteenth century in Venezuela. They came about with the enactment of the so-called “Swiss” Constitution of 1881 which established the reduction of the twenty states founded by the Federal Constitution of 1864 to nine – previously eight – large states. We will study the tensions that transpired as a consequence of the separation of one of these large states, Bolivar, comprised of Apure and Guayana, and the Federal Territory Yuruary. Finally, we will examine the road links of this large state. In order to carry out this study, we will deal with a revision of primary sources, such as the Laws and Decrees of Venezuela, and the press primarily from the areas known today as the states of Apure and Bolivar.

Key words: Large State of Bolivar, Federal Territory of Yuruary, road links

Recibido 10/07/2008

Aprobado 25/10/2008

Introducción

La formulación del Estado fue la gran inquietud de los gobernantes del diecinueve, y en la búsqueda por la consolidación administrativa estatal, experimentaron una serie de políticas, en función de la dicotomía centralismo-federalismo, que en muchas oportunidades colocaron al país al borde del caos y de la destrucción. Ejemplo de ello fue la Guerra Federal (1858-1863), en la cual se enfrentaron los bandos Conservadores y Liberales, con victoria para los últimos que propugnaron la conformación de un Estado Liberal que usaba como modelo al federalismo de norte de América. Pero en muchas oportunidades la Venezuela decimonónica de las leyes no lograba parecerse al país verdadero, los planteamientos formulados no encontraban sustento en una geografía heterogénea, en la incomunicación, en las carencias y dificultades, en las fuertes autonomías regionales, en las enfermedades endémicas, en una economía inestable.

El presente artículo pretende analizar el proceso transformador del territorio que conllevó al establecimiento de grandes unidades político-administrativas a finales del siglo XIX en Venezuela, con la promulgación de la denominada Constitución “Suiza” de 1881, que establecía la reducción de los veinte estados que instauraba la Constitución Federal de 1864 a nueve, -posteriormente ocho-, grandes estados. Estudiaremos las tensiones que se produjeron frente a la separación de uno de esos grandes estados, el Bolívar, constituido por las secciones Apure y Guayana, y del Territorio Federal Yuruary, y por último observaremos las vías de comunicación de ese gran estado. Para la realización de este trabajo abordaremos la revisión de fuentes primarias, tales como las Leyes y Decretos de Venezuela, y la prensa de lo que son hoy los Estados Apure y Bolívar principalmente.

La revisión historiográfica nos permite señalar que de los ocho grandes estados, tres de ellos han sido abordados por la historiografía. El estado que ha contado con mayor interés para los investigadores ha sido el gran estado Los Andes.¹ De igual forma han sido trabajados-con desiguales aportes- y profundidad el gran estado Guzmán Blanco (Botello, 1981) y el gran estado Falcón-Zulia.² El resto de los grandes estados parcamente han sido estudiados. Consideramos

¹Hildelisa Cabello: *Las autonomías seccionales y la desintegración del Gran Estado Los Andes (1898-1899)*. Mérida, Escuela de Historia de la Universidad de Los Andes, 1982. Inédito; Hildelisa Cabello: “Mérida en el proceso de desintegración del Estado Los Andes” en: Rita Giacalone Compilación. *Mérida través del tiempo, siglos XIX y XX. Política, economía y sociedad*. Mérida, Universidad de Los Andes; Robinzon Meza: *Política y Gobierno en el estado Los Andes (1881-1899) Aproximación al estudio de sus Presidentes*. Mérida, Grupo de Investigación sobre Historiografía de Venezuela / Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, N° 178, 2002; Gladys Niño: *El Estado Venezolano decimonónico: Un estudio de caso: el gran Estado Los Andes: de su formulación a su desmembramiento, 1878-1899*. Memoria de Grado para optar a Título de Magíster en Historia de Venezuela. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2003. Inédito.

²Héctor Silva: *La autonomía zuliana en el siglo XIX: un proyecto global*. Mérida, Instituto Universitario Tecnológico de Ejido, 1995; Isaac López: “Ni Juntos, Ni Revueltos. Las Constituciones de 1864 y 1881.

necesario señalar que este es un primer intento de reconstrucción de lo que fue el gran estado Bolívar, tema escasamente abordado por la historiografía.

El Gran Estado Bolívar y el Territorio Federal Yuruary: Consideraciones de la opinión pública sobre su separación.

La Constitución de 1881, establecía en el artículo 1:

Los Estados que la Constitución de 28 de marzo de 1864 declaró independientes y unidos para formar la Federación Venezolana, (...) se constituyen en nueve grandes entidades políticas, á saber: Estado de Oriente, compuesto de Barcelona, Cumaná, y Maturín; Estado Guzmán Blanco, compuesto de Bolívar, Guzmán Blanco, Guárico, y Nueva Esparta; Estado de Carabobo, compuesto de Carabobo y Nirgua; Estado Sur de Occidente, compuesto de Cojedes, Portuguesa y Zamora; Estado Norte de Occidente, compuesta de Barquisimeto y Yaracuy, menos el Departamento de Nirgua; Estado Los Andes, compuesto de Guzmán, Trujillo y Táchira; Estado Bolívar, compuesto de Guayana y Apure; Estado Zulia, por sí solo; y Estado Falcón, también por sí solo (...) (Picón Rivas, 1944).

Esta nueva división político-territorial necesitaba una normativa que estableciera su organización, y esto lo entendió el Congreso Nacional, instituyendo la ley de organización provisional de los grandes estados el 18 de mayo de 1881, reglamento que funcionaría mientras se constituían los estados y se promulgasen las Constituciones de los respectivos grandes estados, de conformidad con el artículo 1 de la Constitución.

La ley establecía entre otras consideraciones la elección, por parte del ejecutivo nacional, de presidentes provisionales para cada uno de los grandes estados, quienes a su vez, tendrían la potestad de elegir dos titulares para suplir las faltas temporales o absolutas de él. De igual forma, el ejecutivo señalaría el lugar de residencia provisional de cada estado, que debía ser utilizado para la reunión de las respectivas Asambleas Constituyentes, que se encargarían de reformar las Constituciones, tal como lo establecía la nueva Constitución Nacional. A su vez, los presidentes provisionales durarían en sus puestos hasta su reemplazo constitucional y fungirían como primera autoridad civil y política del territorio que presidían (Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela, en adelante RLDV, Tomo IX).

Con respecto a las secciones, como se denominaban a los estados en la nueva Constitución, seguirían regidas por las mismas leyes, hasta que se promulgasen las Constituciones de los grandes estados. A los presidentes seccionales se denominarían gobernadores. El 15 de julio de 1881 fue el día estipulado para el período de postulaciones de diputados, tanto principales como suplentes, cinco por cada uno de sus respectivas secciones, para las Asambleas Constituyentes. Un caso particular fue el del estado Carabobo, al que le fue agrupado el departamento de Nirgua, que pertenecía anteriormente al estado Yaracuy. En ese gran estado se nombrarían un diputado por cada uno de los departamentos de su jurisdicción, más uno por Nirgua (Ibíd.)

Las Asambleas Constituyentes de cada gran estado deberían de reunirse en el lugar de residencia del gobierno provisional el día 15 de agosto de 1881 y debían concluir su trabajo el 25 de septiembre, ocupándose principalmente de la reorganización y régimen interior de los grandes estados; dictar la constitución de ellos, organizar la administración pública en cada una de las secciones; además de sancionar la ley de elecciones, para que en el último trimestre de ese año se eligiese el gobierno constitucional, así como los senadores y diputados a la legislatura nacional. De esa manera más tardar el 31 de diciembre, se conocerían las autoridades de las entidades, además de los vocales para la corte de casación (Idem).

El 19 de mayo de 1881, un día más tarde de promulgarse la ley sobre los grandes estados, el general Guzmán Blanco decretó el nombramiento de los presidentes provisionales de los grandes estados y su capital provisional. De esa manera nombró a Pedro Vallenilla como presidente del gran estado de Oriente, y por capital a Urica; para presidir el gran estado Guzmán Blanco nombró al general Francisco Tosta García y su capital provisional sería Camatagua; presidiría el gran estado Carabobo, con capital en Tocuyito, el general Hermógenes López; el gran estado Sur de Occidente, lo presidiría el general José Temístocles Roldán, con la capitalidad en Ospino; para gobernar el gran estado Norte de Occidente, cuya capital sería Cabudare, al general José Victoriano Guevara; el gran estado Los Andes, cuya capital provisional sería Timotes, lo presidía el general Santana Saavedra; el presidente del estado Bolívar sería el general Santos Jurado y su capital Caicara. Para el caso de Falcón y Zulia, quienes al parecer negociaban su integración, se nombró como presidente a Narciso Rangel, quien ejercería sus funciones cuando se consumara la unificación, mientras eso sucedía serían los mismos presidentes seccionales los que gobernarían.

El geohistoriador Pedro Cunill Grau señala que la creación de los grandes estados no fue más que un proyecto que buscó una nueva forma de interpretar la realidad geográfica nacional:

En las innovaciones geográficas administrativas internas tiene una especial significación la visión prospectiva del presidente Antonio Guzmán Blanco. De singular audacia fue la nueva división territorial de 1881 (...) las grandes y

poderosas críticas coetáneas, además de ciertas arbitrariedades jurisdiccionales muy discutibles, no deben ocultar las potencialidades de esta innovación jurisdiccional, que un siglo más tarde se retoma en parte con la nueva regionalización del país. Además, esta concentración ayudó a facilitar la centralización administrativa-política de Venezuela (Cunill Grau, 1999).

El gran estado Bolívar, compuesto por las secciones Apure y Guayana, como observamos anteriormente, tuvo su capital provisional en Caicara, pero en enero de 1882, la Asamblea Legislativa mudó la capital hacía Ciudad Bolívar-antiguamente Angostura-, ya que al parecer Caicara resultaba inadecuada por la falta de servicios y de instalaciones para alojar las instituciones de gobierno. El primer presidente constitucional del gran estado Bolívar fue el general Raimundo Fonseca, a quien la prensa del Apure apodaba “*El Presidente Viajero*”, por el escaso tiempo que al parecer pasaba durante su gobierno en la capital del estado (El Araucano, San Fernando de Apure 10 de julio de 1886)

La sección Apure estaba compuesta por los distritos bajo Apure, que comprendía los municipios Achaguas, Arichuna, San Fernando, Lara, San Juan de Payara, Cunaviche, San Rafael de Atamaica y Apurito; y el distrito alto Apure, con el municipio San Vicente. Por su parte, la sección Guayana la comprendían los distritos Cedeño, Crespo y Heres, este último comprendía los municipios Santa Rosa, Sanare y Páez.

Cinco años después de promulgada la denominada “Constitución Suiza”, la unión entre las dos secciones empezó a tener sus opositores y detractores, especialmente desde el Apure. Allí se estableció el 21 de noviembre de 1886, una sociedad liberal reformista de la Constitución, presidida por el general Ramón Antonio Mayol, y compuesta por un gran número de ciudadanos de la población de San Fernando (El Araucano, San Fernando de Apure 23 de noviembre de 1886).

Esta sociedad planteaba a través de *El Araucano*, periódico local, que debido a “*que la unión de Apure con Guayana para formar el Estado Bolívar ha dado en la práctica resultados contraproducentes a los legítimos intereses del Apure, y esta triste experiencia adquirida, obliga a los apureños a no pensar en anexionarse a ningún otro estado limítrofe*” (...) Requerían, entre otras reformas a la Constitución, “*pedir la separación de la sección Apure de la de Guayana, y que el Apure sea reintegrado en su autonomía seccional; y por cuanto éste no puede optar a la categoría de Estado Soberano por su escasa población y exiguos recursos pedimos su erección en Territorio Federal con amplias prerrogativas municipales*” (...). Solicitud que estaba firmada por más de 341 personas (El Araucano, San Fernando de Apure 30 de noviembre de 1886)

El presidente de la sociedad liberal reformista apureña el general Ramón Antonio Mayol sería elegido como jefe civil del distrito bajo Apure en diciembre de 1886, cargo que le serviría para

solicitar la reforma desde el Concejo Municipal (El Araucano, San Fernando de Apure 7 de diciembre de 1886). Y así seguir las consideraciones indispensables que establecía la Constitución Nacional, solicitándole a la Legislatura del Estado, para que siguiere su curso legal la reforma, y se dirigiera al Congreso Nacional para su aprobación (El Araucano, San Fernando de Apure 29 de diciembre de 1886). A la solicitud de la reforma constitucional se adhirieron los municipios Arichuna, Lara y San Juan de Payara.³ Pero, como era de esperarse, la solicitud no prosperó en la Legislatura del Estado, que no la dirigió al Congreso Nacional.

El tema de la separación entre las dos secciones resurge nuevamente cuando en el país se discute la reforma a la Constitución entre los años 1890 y 1891. En el periódico *El Duende*, dirigido por J. F. Carstens, que circulaba en San Fernando de Apure se señalaba que numerosas eran las manifestaciones en apoyo a la separación del gran estado Bolívar, “*por lo que respecta á Apure, el pueblo de los hechos legendarios y de las tradicionales glorias, ya está apersonado del trabajo que ha de darle por resultado la reivindicación de sus perdidos fueros, la reconquista de su soberanía como entidad autonómica*” (...) (El Duende, San Fernando de Apure 14 de mayo de 1891).

De igual forma, el periódico *El Araucano* planteaba la necesidad de la separación y de la eliminación de la estructura política administrativa de los grandes estados, esbozaba que (...) “*también Apure ha sido víctima de esta estructura política, que le ha hecho retroceder tristemente, y decadencia que parte desde 1881, es decir, desde que dejó de ser INDEPENDIENTE y SOBERANO para doblar la cerviz y convertirse en triste Municipio*” (...) (El Araucano, San Fernando de Apure 11 de enero de 1890).

Desde la capital del gran estado, Ciudad Bolívar, el periódico *El Patriota* estaba de acuerdo en la separación entre las dos secciones, ya que señalaba “*no hemos dicho ni pensamos decir, que sea inconveniente la desunión de las dos Secciones Guayana y Apure; pues por el contrario, somos partidarios de la instauración de los veinte estados que estableció la Causa Federal*”(…) pero no estaba de acuerdo en que la separación se solicitase desde Guayana, “*es indiscreción, por no decir ingratitud, que uno que se llame guayanés inicie la desunión de ambas secciones, pues que sí los apureños están perjudicados con la estructura actual, tocábales á ellos y solamente a ellos, reclamar su autonomía*” (...) (El Patriota, Ciudad Bolívar 14 de mayo de 1891).

Como podemos observar la desunión no molestaba a la opinión pública de Guayana, ya que ellos se preocupaban, por otros asuntos. *El Patriota* en un artículo titulado “La Cuestión Palpitante” señalando “*Nuestra principal tarea debe consistir en reclamar con simultáneo esfuerzo*

³Véase: “Reforma Constitucional”, En: *Ibíd.* San Fernando de Apure, 15 de enero de 1887, p.2; “Reforma Constitucional”, En: *Ibíd.* San Fernando de Apure, 4 de febrero de 1887, p.2; “Reforma, Libertad, Igualdad y Fraternidad” En: *Ibíd.* San Fernando de Apure, 12 de febrero de 1887, p.1.

la integridad de nuestro extenso territorio, con la restitución de los pueblos del Yuruary que nos fueron arrebatados por la insaciable codicia del Autócrata” (El Patriota, Ciudad Bolívar 12 de mayo de 1891).

El 3 de septiembre de 1881, el ilustre americano en uso de sus facultades y por considerar que la región minera de Guayana requería una administración peculiar que favoreciera la explotación de sus riquezas, decretó la formación del Territorio Federal Yuruary, separando los departamentos Róscio y Guzmán Blanco de la sección Guayana. Su capital estaría en Guasipati (RLDV, *Ibíd.*). Señala el geohistoriador Pedro Cunill Grau que la creación del territorio se debió principalmente a la cuantía de recursos auríferos y a la sistemática presión de los ingleses por usurpar parte de estas tierras (Cunill Grau, 1984).

Este territorio era de importancia excepcional debido a la producción de oro. Y entre los años 1870 y 1888 la producción del mineral alcanzó el más alto crecimiento de toda su historia, y durante más de una década, entre 1878 y 1887, fue el segundo producto de exportación de Venezuela. Guzmán Blanco participó activamente en los negocios mineros, tal como lo demuestra María Elena González Deluca, nombrando algunos familiares suyos en la administración de este importante territorio y se presume que tuvo mucho que ver en las concesiones allí otorgadas (Quintero, 1994).

Uno de los periódicos que se instituyeron en el Territorio Federal fue *La Autonomía*, órgano de la sociedad liberal democrática del Yuruary, que fue instalada el 7 de marzo de 1890, en El Callao. Esta agrupación tenía por presidente al Doctor Miguel Parra Hernández y por primer vicepresidente al general José Manuel Hernández “El Mocho”, y entre sus propósitos contaba el de “reivindicar los fueros ciudadanos del Yuruary, arrebatados por el decreto creador del territorio, y la restauración de la Constitución de 1864” (Hernández, 1891).

La sociedad no buscaba una simple anexión al estado Bolívar, sino su agrupación, en calidad de sección. Así lo corroboramos, en una solicitud realizada por un grupo de ciudadanos a la Legislatura del estado, en la cual solicitaban *“la formal agregación de estos dos distritos (Róscio y Guzmán) en calidad de Sección, al referido Estado Bolívar, con la declaración de un régimen de legalidad que sintetice la especial reorganización que a una vienen pidiendo estos pueblos (...) de principar á gozar de las ventajas que le brindaría el reconocimiento de su autonomía seccional”* (*Ibíd.*).

Esa era la situación, desde Guayana solicitaban la anexión del Territorio Yuruary a su estado, mientras los yuruarenses pretendían el establecimiento de una tercera sección en el estado

Bolívar. Aunque el periódico *El Correo del Yuruary* no estaba de acuerdo con ninguna de las posiciones anteriormente expuestas, ya que requería se erigiese al Yuruary en un estado soberano e independiente del Bolívar (El Patriota, Ciudad Bolívar 2 de junio de 1891).

El tema de la reintegración del Yuruary sería ampliamente discutido por la prensa de los territorios, través de la cual defendían sus posiciones los interesados. *El Patriota*, de Ciudad Bolívar, el 25 de junio de 1891, publicaba un artículo titulado “Reintegración del Yuruary” donde esbozaba que los habitantes del territorio federal comprendían las implicaciones positivas que acarrearía la unión de esas poblaciones al gran estado Bolívar. Mientras el periódico *El Eco Popular*, de El Callao, le respondía señalando lo negativo que sería volver a su antigua posición, ya que “*nada podemos esperar de la reintegración al Gran Estado Bolívar, nada de prosperidad se divisa en el horizonte que los refractarios se imaginan. Incuestionablemente que quedaríamos, por siempre bajo e (sic) formidable peso que hoi nos consume, quedaríamos, aunque penoso es decirlo, doblemente subyugados de lo que hoi nos vemos, - Seguramente que con la Reintegración seríamos presa de esa oligarquía que desgraciadamente reina en el corazón de los infelices calurosos hijos del importante como rico Gran Estado Bolívar*” (...) (El Patriota, Ciudad Bolívar 25 de junio de 1891).

Muy elocuente es el planteamiento expuesto en el periódico *La Autonomía*, cuando señalaba que “*la situación del Yuruary es tan grave como pudiera decirse del estado de un enfermo, por culpa del facultativo que vacila y se retarda en la aplicación del remedio salvador*” se refería al planteamiento que ya se veía venir, la reintegración del Yuruary al estado Bolívar. Al parecer, para este órgano periodístico sería peor el remedio que la enfermedad (El Patriota, Ciudad Bolívar 18 de julio de 1891).

Raimundo Andueza Palacios, en su condición de Presidente de Venezuela, decretó la eliminación del Territorio Federal Yuruary el 20 de agosto de 1891, el cual sería reintegrado al gran estado Bolívar. De esa manera, el ejecutivo del estado Bolívar procedería a la reorganización de los distritos a la sección Guayana, atendiendo lo relativo al poder municipal y a las prescripciones de la Constitución del estado (El Patriota, Ciudad Bolívar 8 de agosto de 1891).

De esa manera, el rico territorio minero volvió a la condición que tenía antes de su creación como Territorio Federal, cuestión que no fue bien vista por la prensa del Yuruary. Tampoco por uno de los personajes que más ahínco solicitó su reintegración al estado Bolívar pero en condición de sección. José Manuel Hernández, era una de las autoridades de la sociedad liberal y gestionó ante el Congreso Nacional la reintegración. Hernández según *El Patriota* “*era (...) el eminente director de la propaganda reaccionaria, comisionado para tal empresa por los descontentos que aún*

fomentaban en Caracas la titulada oposición". Según este diario, "el Mocho" después de conocer el decreto reintegrador y acompañado del señor Carlos Blanco Peñalver, redactor de *La Autonomía*, se dirigió al territorio minero y protocolizó una protesta en el registro público, hecho por el cual fue apresado y enjuiciado-junto a Blanco Peñalver- por los tribunales ordinarios (El Patriota, Ciudad Bolívar 18 de mayo de 1981).

La reintegración del Yuruary al gran estado Bolívar fue obra política, como ya hemos visto, del Presidente Andueza Palacios. De igual forma, la vuelta a la autonomía de los estados Falcón y Zulia, que se separaron el 3 de mayo de 1890. De esa manera, Andueza Palacios llevó a cabo, en parte, la propuesta que había planteado en su discurso de instalación de la Cámara de Diputados el día 24 de febrero de 1890, donde señalaba "*venimos a consolidar la existencia de Estados verdaderamente soberanos, haciendo respetable y respetada su autonomía, que es la base de la federación (...) venimos a reformar esa Constitución espúrea, hija del contubernio del Autócrata*" (La Autonomía, El Callao 18 de marzo de 1890).

Decimos que fue a medias, ya que fue reformada la "Constitución Suiza" en 1891, los grandes estados no fueron eliminados y se mantuvieron, tal como lo establecía el artículo 1. Hemos observado que la Constitución de 1891, en comparación con la de 1881, lo que hizo fue solamente cambiar la denominación de los grandes estados. Así observamos que el estado Oriente pasó a llamarse Bermúdez, el gran estado Guzmán Blanco a denominarse Miranda, el gran estado Sur de Occidente se denominaría Zamora, el estado Norte de Occidente ahora sería Estado Lara. De esa forma, el gran estado Bolívar seguiría compuesto por las dos secciones Guayana y Apure, y seguiría la prensa apureña solicitando su disolución. Tal como lo planteaba *La Antorcha*, en 1895 "*(...) este matrimonio de Guayana y Apure, ha sido de funestas consecuencias para el segundo. Que vamos a hacer, paciencia*" (La Antorcha, San Fernando de Apure 29 de junio de 1895). La separación definitiva de este gran estado se produjo gracias al decreto del 28 de octubre de 1899, promulgado por Cipriano Castro y que devolvía la autonomía de los estados.

Algunas consideraciones de las vías de comunicación en el Gran Estado Bolívar.

El gran estado Bolívar, como lo señalamos anteriormente estaba compuesto por las secciones Guayana y Apure, y en esta última se ubica la población de San Fernando, que constaba para esos años con una población de más de tres mil habitantes, ubicada en las cercanías del río Apure, por el cual se sostenía un comercio fluvial y terrestre de ganado vacuno principalmente (Venezuela 1899, 1993).

En estos transformados centros del poblamiento venezolano, los factores geográficos-físicos contribuyeron, hasta finales del siglo XIX a fragmentar regionalmente la presencia de población humana, debido a modalidades específicas de poblamiento y a la convergencia de elementos que acentuaban la dispersión y el aislamiento, como la contrastada y áspera orografía, barreras climáticas, vastedad de territorios y deficientes comunicaciones, tal es el caso del gran estado Bolívar (*Tierra Firme*. 90, abril-junio 2005)

El mantenimiento en buen estado de las vías terrestres fue una preocupación constante en las autoridades de San Fernando, se inquietaron en todo momento por la limpieza de las calles, por su arreglo y buen funcionamiento, actividades que se sustentaban en la promulgación de leyes y reglamentos proteccionistas y de limpieza de las principales carreteras y calles de esa importante localidad del gran estado Bolívar.

La limpieza y apertura de nuevos caminos fue preocupación de las autoridades distritales, tal como lo observamos cuando en 1886 “*El Jefe Civil del distrito se ocupa activamente de hacer limpiar los principales caminos que conducen á esta ciudad, mediante el concurso de todos los vecindarios de la población; y tenemos entendido que se promete relacionar esos trabajos con la apertura de un nuevo camino para los ganados que se traen al matadero*” (El Araucano. San Fernando de Apure, 30 de enero de 1886). Recordemos que en el distrito bajo Apure se comerciaba ampliamente con el ganado.

Otra de las disposiciones tomadas por el jefe civil J. Segundo Gamarra fue la prohibición del tráfico de los vehículos de ruedas, carretas, por las avenidas este y oeste de la plaza Guzmán Blanco, así como por las aceras de las demás calles. Los que contravinieren estas disposiciones serían penados con cuatro bolívares y los reincidentes serían penados con tres a cinco días (El Araucano, San Fernando de Apure, 27 de febrero de 1886).

A pesar de las disposiciones establecidas por las autoridades municipales, los daños ocasionados a los caminos continuaban, cuestión que se hacía evidente, pues la legislatura del estado, se preocupaba por tales hechos, ya que en la “*Ley del Llano*” promulgada por esta en 1887, establecía en su sección II “*del cuidado y mejoras de camino*” penas mucho más fuertes, tal como lo instituía el artículo 8, que pautaba una multa de 50 á 100 bolívares. El artículo 10 de dicha ley establecía que las rentas públicas municipales se utilizarían para cubrir los gastos de mantenimiento de los caminos, mientras el artículo 11 referido a algunas obligaciones que deberían cumplir las personas encargadas de los “*pasos de ríos y caños*” (El Araucano, San Fernando de Apure, 11 de marzo de 1887).

Tres años después de promulgada la Ley del Llano, el concejo municipal del distrito bajo Apure, instauraba nuevos impuestos para la utilización de carretas dentro de la ciudad de San Fernando, se establecía *“carretas- las que trafiquen (...) tirando por caballos, mulas, burros, o bueyes- pagarán sus dueños una patente mensual de veinte bolívares de mayo a octubre y diez bolívares de noviembre a abril por cada carro o carreta”* (El Impulso, San Fernando de Apure 27 de junio de 1890).

Durante la época de lluvia en el gran estado Bolívar los caminos se hacían intransitables. La estación lluviosa en San Fernando de Apure hacía difícil su comunicación con las demás poblaciones de la sección y con la capital del gran estado, Ciudad Bolívar, *“la presente estación hace imposible nuestra comunicación terrestre. Los caminos muy pantanosos, y los ríos y multitud de caños que se cruzan por donde quiera, crecidos considerablemente”* (El Araucano, San Fernando de Apure, 10 de julio de 1886). Recordemos que los llanos apureños eran inundables, entre los meses de lluvia.

Mientras que la estación de sequía en San Fernando traía *“volcanes de polvo que cubren la población en todo el día y exponen al transeúnte cuando menos a sufrir afecciones catarrales, por la tierra que absorber con el aire que respira. Ese es el estado de nuestras calles (...)* para superar esos problemas, el Presidente Andueza Palacios había prometido *“mil barriles de cemento para la composición de estas calles”* para así superar el proverbio que era muy conocido en la población *“esos lodos traen esos polvos”* (El Impulso, San Fernando de Apure 6 de febrero de 1891).

Al parecer los cimientos propuestos no llegaron, ya que en 1895, los dueños de las casas de San Fernando, se quejaban de las carretas que desmejoraban las vías de comunicación. Pero porque se preocupaban los vecinos, *“y decimos que tienen razón los dueños de casa, por que aquí cada cual compone el pedazo de calle que queda frente á su casa y no el municipio como en otras partes se acostumbra”* critican muy seriamente al municipio, que al parecer había perdido interés por el mantenimiento de las calles; además planteaba *La Antorcha*, que *“el dinero que por ese respecto ingresa en las rentas municipales está mal aplicado desde luego que con él no se componen las desmejoras que en perjuicio del público ocasionan los carros”* (La Antorcha, San Fernando de Apure 29 de junio de 1895).

Desde el período colonial la economía venezolana estuvo relacionada con los principales mercados ultramarinos del viejo continente a través de vínculos de extracción y consumo que formaron círculos comerciales llamados Hinterland. En la Venezuela decimonónica existieron varios de ellos, uno es el que se ubica en la región suroriental del país se extendía a lo largo de la

cuenca del río Orinoco siendo el puerto fluvial de Ciudad Bolívar su principal atractivo (Olivar, 2004).

Las comunicaciones interiores del gran estado Bolívar se realizan por las vías fluviales principalmente. El río principal del estado, y el primero de Venezuela, es el Orinoco, el cual tiene 2374 kilómetros de curso aproximadamente de los cuales son navegables más de 2000. Los ríos principales del estado son el Apure, formado por el Uribante y el Sanare, de 1,187 kilómetros de curso de los cuales 1043 son navegables, desembocan en el Orinoco, como también el Meta y el Arauca, que nacen en Colombia y son igualmente tributarios del Orinoco e igualmente navegables. Otros ríos son el Caura, Caroní, Cuyuní, Paragua, y el Mazaruni, todos navegables en parte (Venezuela 1899, 1993). Las vías de agua eran la posibilidad más inmediata para un país escaso de caminos y de recursos para construirlas.

Los puertos fluviales de mayor comercio son Ciudad Bolívar, sobre el Orinoco, capital del estado y San Fernando de Apure, sobre el río homónimo. Durante este período decimonónico existieron otros puertos fluviales de menor importancia por esos ríos, y por donde traficaron muchos vapores, que transportaban tanto mercancías como pasajeros, tal como lo demuestra el itinerario de la empresa “*Vapor Apure*” que había llegado a procedente de Ciudad Bolívar el día 20 de octubre de 1885, al puerto de San Fernando, “*conduciendo sal y mercancías, pasajero*” y al día siguiente tomo rumbo “*para Camaguán y Puerto Nutrias*” del cuyos destinos regresó conduciendo frutos, y ese mismo día 24 de octubre siguió curso nuevamente para la capital del estado “*conduciendo además 73 novillos gordos del señor General Raimundo Fonseca*” (El Araucano, San Fernando de Apure, 28 de octubre de 1885).

Como podemos observar fueron varias las rutas de los vapores comerciantes y diversos los productos que transportaban. Otra ruta de interés para el comercio del gran estado Bolívar, era la que comunicaba la capital del estado con la isla de Trinidad, por el río Orinoco. La empresa “*Vapor Bolívar*” contaba con un itinerario de salidas de los puertos cada catorce días, de tal forma que si de Trinidad salía un vapor el 3 de enero de 1891, el próximo vapor le correspondía hacer la travesía el 21 de febrero, y de igual forma desde Ciudad Bolívar, todo el año había comercio entre estas localidades (El Patriota, Ciudad Bolívar 12 de marzo de 1891).

Las dos empresas que manejaban el transporte de cargas y de pasajeros, como hemos visto eran las llamadas “*Vapor Apure*” y “*Vapor Bolívar*” que fueron fuertemente criticadas por el periódico *El Impulso*, en un artículo titulado “*Vapores*” de fecha 26 de diciembre de 1890, en el cual hacía referencia a que las empresas realizaban los viajes a precios módicos logrando aumentar el comercio entre los dos centros poblados, San Fernando y Ciudad Bolívar: “*pero eso sucedió*”

mientras las dos líneas se movían independientemente, (...) más ahora que han establecido perfecta alianza, volvemos como dicen vulgarmente, a las andanzas o sea a la antigua tarifas de fletes con recargos y cláusulas perjudiciales al transporte". Solicitaba el rotativo la necesidad de establecer otra empresa que realizara el traslado de productos y pasajeros con precios más económicos y que pudiera competir con estas empresas monopolizadoras, para salir de la *"condición de súbditos a que nos sujetan (...) haciendonos señores en esa navegación para imponerles la lei de la competencia, que favorece nuestros intereses y abre campo al comercio activo de estas comarcas, con provecho para todos"* (El Impulso, San Fernando de Apure 26 de diciembre de 1890).

Pero el monopolio no era la única queja que presentaban las compañías de vapores, otras de ellas era el escaso tiempo que permanecían en los puertos principales, lo que afectaba el despacho de correspondencia y demás necesidades que tenía el comercio. Por tal motivo el jefe civil del distrito Bajo Apure, el 8 de agosto de 1890, resolvió fijar dos horas de obligatoria estancias de los vapores en el puerto de San Fernando y cuando estos entraran después de las 6 de la tarde no podrían salir del puerto hasta después de la 6 de la mañana del otro día, para hacer cumplir tales disposiciones se encargaba al jefe de policía, quien además debía *"vigilar el puerto a fin de que las lanchas y demás buques menores no obstruyan el lugar designado para el arribo de los vapores"* (El Impulso, San Fernando de Apure 15 de agosto de 1890).

El descubrimiento de yacimiento auríferos en la región minera de Guayana ampliaba la necesidad de vías de comunicación hacía estas zonas, debido a la necesidad de transportar el material y las maquinarias para las minas, uno de esos medios sería el camino de hierro. Los ferrocarriles representaron la más importante inversión realizada en Venezuela durante las últimas décadas del siglo XIX.

Este fue un medio de transporte que tuvo mucho auge en el periodo de estudio. Las autoridades del gran estado Bolívar plantearon para el año de 1891 la construcción de una vía férrea que comunicara la capital del estado, Ciudad Bolívar con la población minera de Guacipati. El contratista se comprometía a construir una vía férrea entre estos dos centros poblados, de una sola vía y de un metro de anchura entre los rieles, para el caso de los puentes y viaductos que necesitara la vía serían *"metálicos, reposando sobre estribos y pilares de mampostería"*, además debía construir dos estaciones principales, cinco estaciones intermedias provistas de edificios para viajeros y mercancías y siete estaciones de agua con bombas y estanques, además de construir locomotoras, carruajes y talleres de reparación, de igual forma se comprometía en proveer la línea de un telégrafo en toda su extensión, todo esto de acuerdo con lo aprobado por el Ministerio de

Obras Públicas. El precio que el gobierno le cancelaría al contratista sería de 7143 libras esterlinas (El Patriota, Ciudad Bolívar 4 de junio de 1891).

Dos proyectos fue los que presentó el contratista al gobierno nacional, una entre Guasipati a Puerto de Tablas y la otra entre Guasipati y Ciudad Bolívar, otorgándose a esta última por la importancia mercantil de la capital del estado, que era el centro de todo el movimiento comercial del Alto Orinoco hasta las fronteras de Brasil y al mismo tiempo por ser el centro de comercio exterior con el sur de Barcelona, de Guárico, de la sección Apure y del gran estado Los Andes. Esta vía férrea recorrería casi toda la región minera y la zona agrícola de esta población (El Patriota, Ciudad Bolívar 6 de junio de 1891).

Las obras de construcción comenzarían cuatro meses después del primer depósito, y la obra debería estar terminada y ofertada al servicio del público a los treinta y seis meses de la fecha de dicho depósito. El ferrocarril sería considerado listo para el tráfico público, cuando este en aptitud de que los trenes transmiten libremente de uno a otro extremo, a una velocidad de 25 kilómetros por hora (El Patriota, Ciudad Bolívar 11 de junio de 1891).

Señala el investigador José Alberto Olivares que los ferrocarriles de la década del 80 del siglo diecinueve especialmente atendían el concepto de extracción y consumo heredados de la época colonial, ejemplo de ello fueron los de Carenero-Río Chico, para la salida del cacao y el ferrocarril La Ceiba-Sabana de Mendoza para la producción del café andino (*Ensayos Históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*. 2da etapa, 17 2005). Estas mismas características serían aplicables a éste proyecto ferrocarrilero que buscaba la extracción de minerales para los centros de consumo.

Es necesario señalar que éste no fue el único contrato firmado para la construcción de una vía férrea en el gran estado Bolívar, ya que con anterioridad se habían concedido convenciones con Venancio Pulgar en 1881, de igual forma con la Compañía Guayana Limitada, con el señor C.C. Fitzgerald, con Teodoro Delort y Eugenio Firminach firmados en el año de 1885, con De La Hante y Compañía en 1887 y con Henrique Chaumer en 1895. Como es conocido los contratos para la construcción de un ferrocarril que comunicara la sección Guayana y el Territorio Federal Yuruari fenecieron antes de emprenderse los trabajos, por tanto jamás llegó a construirse un camino de hierro por esa región.⁴

Consideraciones finales.

⁴Para mayor información de los contratos señalados véase: José Murguey Gutiérrez: “La explotación aurífera y el ferrocarril del Yuruari.” En *Tierra Firme*, 30 (Caracas, abril-junio de 1990), pp. 308-318.

A lo largo de estas páginas observamos la organización político administrativa que estableció la Constitución de 1881. Esta nueva ordenación territorial no fue fácil de manejar, ya que la situación del país era mucho más compleja de lo que pensaban los gobernantes en la capital. Existían notables diferencias entre las entidades que se unificaron en estados más grandes, como lo corroboramos entre Apure y Guayana. Entre una y otra sección, denominación que adquirieron los anteriores estados, variaba la actividad económica, las vías de comunicación, los medios de transporte, los recursos disponibles, las posibilidades educativas, el acceso a los servicios públicos, o los intereses de los grupos de poder, lo que hacía muy difícil que se mantuviera la estabilidad política desde Caracas. El mantenimiento de las vías de comunicación dentro del gran estado Bolívar fue una preocupación de las autoridades, quienes para mejorar el comercio propusieron el establecimiento nuevas compañías de vapores, que eliminarían el monopolio establecido y además pretendieron establecer una vía férrea que mejorara el comercio de la región minera.

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOHEMEROGRÁFICAS

1.- PRENSA.

-BIBLIOTECA NACIONAL -BIBLIOTECA FEBRES CORDERO.(MERIDA)

-*El Araucano* (Apure) 1886-1887, 1890

-*El Duende* (Apure) 1891

-*El Patriota* (Guayana) 1891

- *La Autonomía* (Guayana) 1890

-*La Antorcha* (Apure) 1895

-*El Impulso* (Apure) 1890-1891

2.- FUENTES EDITADAS.

- RECOPIACION DE *LEYES* y *DECRETOS de VENEZUELA, 1878-1901.*(1984). Caracas: Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales.

-PICÓN Rivas, U. (1944). *Índice Constitucional de Venezuela.* Caracas, Editorial Elite.

3.- LIBROS.

-BOTELLO, O. (1981). *El Gran Estado Guzmán Blanco (Apuntes para su Historia) 1881-1889*. Maracay: Ingeniero Gráfico.

-CUNILL Grau, P. (1999). *Geografía del Poblamiento Venezolano en el Siglo XIX*. 2da edición. Caracas: Comisión Presidencial V Centenario de Venezuela, Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, 2 tomos.

-_____ (1984). *El País Geográfico en el Guzmanato*. Caracas: Ediciones del Congreso de la República.

-MEZA, R. (2002). *Política y Gobierno en el Estado Los Andes (1881-1899): Aproximación al estudio de sus Presidentes*. Mérida: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses / Grupo de Investigación sobre Historiografía de Venezuela.

-MURGUEY Gutiérrez, J. (1997). *Construcción, Ocaso y Desaparición de los Ferrocarriles en Venezuela*. Mérida: Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones.

-OLIVAR, J. A. (2004). *Caminos y Carreteras en Venezuela. Construcción de la carretera del Este Caracas-Guatire*. Caracas: Comala.com.

-SILVA OLIVARES, Héctor: *La autonomía zuliana en el siglo XIX: un proyecto global*. Mérida, Instituto Universitario Tecnológico de Ejido, 1995.

-VENEZUELA 1899, edición corregida 1899. (1993). Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, (Coordinador: Oficina de las Repúblicas Americanas Washington D.C, USA).

4.- FOLLETOS DE CARÁCTER POLÍTICO

-HERNANDEZ, J. M. (1891). *Recopilación de artículos y documentos relativos a los derechos del Territorio Yuruari y autonomía del estado Bolívar*. Caracas: Imprenta de la Patria.

5.- ARTÍCULOS.

-BRICEÑO Monzón, C. A. (Caracas, abril-junio de 2005). “La región histórica del sur del Lago de Maracaibo y la influencia neohistórica de la ciudad de Mérida” en *Tierra Firme*. 90 pp. 173-201.

-CABELLO R, H. (1996). “Mérida en el proceso de desintegración del Gran Estado Los Andes (1898-1899)” en *Mérida través del tiempo, siglos XIX y XX. Política economía y sociedad*. Compilación de Giacalone, R. (1996). Mérida, Universidad de Los Andes / Consejo de Publicaciones / CDCHT, 1996, pp. 43-69.

-FUNDACIÓN Polar. (1997). “Bolívar, Gran Estado” en *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, Fundación Polar, 2da edición, T.I, pp. 476-477.

-GONZALEZ DELUCA, M. E. “Los Negocios de Guzmán Blanco” en Quintero, I. (1994). (Coordinadora). *Antonio Guzmán Blanco y su época*. Caracas, Monte Ávila Editores Latinoamericana, pp. 103-132.

-LÓPEZ, I. (2004). “Ni Juntos, Ni Revueltos. Las Constituciones de 1864 y 1881. Elementos Críticos y Una Respuesta Regional” en *Ensayos Históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*. 2da etapa, 16, pp. 83-99.

-MURGUEY Gutiérrez, J. (Caracas, abril-junio de 1990). “La explotación aurífera y el ferrocarril del Yuruari” en *Tierra Firme*. 30 pp. 309-318.

-OLIVAR, J. A. (2005). “Carreteras y Ferrocarriles: Arquetipos del Proyecto Liberal Guzmancista.” en *Ensayos Históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*. 2da etapa, 17, pp. 121-130.

6.- TESIS DE GRADO.

-CABELLO R, H. (1982). *Las autonomías seccionales y la desintegración del Gran Estado Los Andes (1898-1899)*. Memoria de Grado para optar al Título de Licenciada en Historia. Mérida, Escuela de Historia de la Universidad de Los Andes, Inédito.

-NIÑO Sánchez, G. T. (2003). *El Estado Venezolano decimonónico: Un estudio de caso: el gran Estado Los Andes: de su formulación a su desmembramiento, 1878-1899*. Memoria de Grado para optar a Título de Magíster en Historia de Venezuela. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, Inédito.