

Caminos, carreteras y comercio del Café en la Frontera colombo-venezolana en el Siglo XIX.

Roads, roads and coffee trade in the Colombian-Venezuelan border in the nineteenth century.

Elma Yurani Hernández Amaya

Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL)

Instituto Pedagógico Rural "Gervasio Rubio" (IPRGR)

Departamento de Ciencias Sociales

Núcleo Interdisciplinario de Estudios Regionales y de Frontera (NIERF)

Táchira -Venezuela

E-mail: elyuhera@hotmail.com

Resumen

A partir del año 1864 la producción de café empieza a tener gran notoriedad en el comercio y la sociedad venezolana, llegando a ser durante el siglo XIX la principal fuente económica del país; en este proceso la región andina, especialmente la localidad de Rubio en el estado Táchira, aportaría la mayor cantidad de este producto al desarrollo de la economía nacional. El propósito de este ensayo, es analizar el proceso socio histórico que conllevó la producción y comercialización del café como elemento que impulsó el desarrollo regional fronterizo a partir de la creación de vías de comunicación en el eje San Antonio-Cúcuta; el trabajo se corresponde con una investigación de carácter documental a partir de la consulta y análisis de fuentes primarias y secundarias tales como documentos de archivos, registros mercantiles y entrevistas. En efecto, en los primeros años del referido siglo, el cultivo de café se procesó de manera rudimentaria hasta llegar a desarrollar su carácter industrial en breve tiempo, lo que conllevó entre otras cosas, a generar un proceso de ampliación y unificación del territorio, a través caminos de recuas y carreteras que se consolidó posteriormente con el Ferrocarril del Táchira, y la construcción de la carretera Transandina en los primeros años del siglo XX. Esta dinámica permitió el fortalecimiento del comercio del café entre la región del Táchira y el Departamento Norte de Santander, además de la tecnificación y el comercio intra y extra regional operado por las casas comerciales alemanas asentadas en la región con los mercados europeos y de Estados Unidos lo que implicó un mayor nivel de vida en los pobladores de la región.

Palabras Clave: Café; Frontera; Desarrollo; Economía; Comercio

Recibido: Noviembre 2017 / Aceptado: Mayo 2018

Abstract

As of the year 1864 the coffee production begins to have great notoriety in the commerce and the Venezuelan society, getting to be during century XIX the main economic source of the country; In this process, the Andean region, especially the town of Rubio in the Táchira state, would contribute the largest amount of this product to the development of the national economy. The purpose of this essay is to analyze the socio-historical process that led to the production and commercialization of coffee as an element that promoted border regional development through the creation of communication routes along the San Antonio-Cúcuta axis; The work corresponds to a documentary investigation based on the consultation and analysis of primary and secondary sources such as archival documents, business registers and interviews. In fact, in the first years of the mentioned century, the cultivation of coffee was processed in a rudimentary way until it developed its industrial character in a short time, which led, among other things, to generate a process of expansion and unification of the territory, through roads and trains that were subsequently consolidated with the Táchira Railroad, and the construction of the Transandina highway in the early years of the twentieth century. This dynamic allowed the strengthening of the coffee trade between the Táchira region and the Norte de Santander Department, as well as the technification and the intra and extra regional trade operated by the German commercial houses settled in the region with the European and United States markets which implied a higher standard of living among the inhabitants of the region.

Key Words: Coffee; Border; Development; Economy; Trade

1. Introducción

El territorio que hoy corresponde al estado Táchira, era en el siglo XIX una región poco conocida. Existía una red de difíciles caminos, que desde el período de los aborígenes y de la colonia, se comunicaban con Mérida y trochas para trasladar ganado desde los llanos de Barinas y Apure. Sin embargo existían poblaciones incomunicadas, para las cuales ni siquiera había caminos de tierra y, solo poseían uno que otro río o vereda. Un gran avance en las comunicaciones terrestres se promovió, cuando se puso en funcionamiento los ferrocarriles de Cúcuta-Puerto Villamizar, el Gran Ferrocarril del Táchira y el de Caracas –La Guaira, que facilitaron las comunicaciones no solo dentro del territorio venezolano, sino que inició el proceso de integración económica con Colombia. La integración del Táchira se produjo a partir del año 1925, cuando fue terminada la carretera trasandina.

El Táchira era una región relativamente pacífica, no existían mayores conflictos locales ni luchas por la tierra como ocurría en el resto del país. Los habitantes se dedicaban a las actividades de la tierra (la agricultura); además existía un gran intercambio con la región del Departamento Norte de Santander (Colombia), que desde siempre ha beneficiado a los dos países. La producción de café trajo dos aspectos interesantes, el primero, la extensión de la siembra a las aldeas vecinas, y el segundo, el uso de maquinarias para el beneficio del café y la caña de azúcar.

La siembra del café creó una serie de red de comunicación entre los centros productores como Rubio, San Cristóbal, Mérida, Trujillo y Maracaibo (Venezuela) y Cúcuta (Colombia); es decir, entre la región andina y Maracaibo para la comercialización hacia el exterior, conformándose así un hinterland comercial; a su vez haciéndose necesario el mejoramiento de las vías de comunicación que eran básicamente una serie de caminos de recuas a través de los cuales eran transportadas las cargas de café y otros productos a lomo de mula.

Esta red de comunicación permitía las relaciones entre los centros poblados, propiciando además el crecimiento demográfico derivado de las migraciones tanto internas como externas hacia las haciendas cafetaleras. La producción de café en Rubio en el estado Táchira, tuvo un incremento significativo cuando se introdujo las máquinas para el beneficio del café, que mejoró la producción y la calidad de los granos.

2. Caminos, Casas Comerciales y Cultivo del Café

Las vías de comunicación jugaron un papel de gran importancia para el tránsito de los productos que se generaban en el estado Táchira. Ya para 1873 los caminos habían ampliado su radio de comunicación en la región; Vila (1970), indica en su obra que:

La vía Occidente llegaba hasta San Antonio del Táchira y pasaba por Capacho viejo y por el Alto de las Cruces. Era la más frecuentada de todas las del Estado, porque llegaba, en Colombia, al Puente de los Cachos del río Zulia; el afluente del Río Catatumbo. Por esta vía entraban y salían la mayor parte de las mercancías con las que el Táchira comerciaba con Maracaibo. El tráfico de estas mercancías por territorio colombiano acarrea al comercio tachirense en gasto de 60.000 a 30.000 venezolanos al año, en concepto de los derechos municipales, de bodega y peaje que en los Cachos se cobra. Diversos caminos se relacionaban con esta vía procedente de Rubio, Ureña... (p.56)

La necesidad de nuevas vías más efectivas y eficaces para procurarse la exportación de mercancías trajo consigo que la Municipalidad de Junín decidiera ampliar el camino que desde Rubio conducía a la población de Las Planadas (hoy Ragonvalia), en el territorio colombiano. Con fecha del 13 de julio de 1878 el ciudadano Presidente del Concejo Municipal Sr. Manuel Chávez, celebró contrato de compra de los derechos del ciudadano León Camperos para construir una vía de comunicación en el Distrito, en el sitio de La Jabonera (hoy Delicias). El presidente actuaba en la compra autorizado por la Cámara municipal, según acuerdo de la misma en donde se establecía que:

El Concejo Municipal del Distrito Rubio, Acuerda: Oída la manifestación del señor León Camperos en que propone ceder al Municipio de este Distrito el derecho de abrir por sus terrenos de la "Jabonera" jurisdicción de San Antonio del Táchira, el camino, que de este distrito ha de partir o abrirse hacia "Las Planadas", por la suma de ochenta i cinco venezolanos, sesenta céntimos, teniendo dicho camino ocho metros de anchura, aceptar en todas sus partes la proposición anterior i autorizar plenamente, al presidente de la Corporación para otorgar con el expresado Camperos la escritura correspondiente, obligándose las rentas del Distrito para cumplir el pago de esta contrata en la época en que se haga uso del terreno para el objeto dicho. - Dado en sesión de esta fecha, en la sala del Concejo Municipal del Distrito Rubio a doce de julio de mil ochocientos setenta i ocho. - El Presidente. - Manuel

Chávez.- Nicasio Lara.- Ascención Bustamante.- Luis F. Murillo.- José F. Mendoza.- Srío. Accidental.

La alta productividad cafetalera en el Distrito Rubio hizo necesario buscar formas modernas para su beneficio inmediato, es decir, el lavado, trillado y secado del fruto. Es por ello que el 7 de noviembre de 1879 se inauguró la descerezadora a vapor Fábrica Liguierwood, movida por un motor de dos caballos de fuerza, en la hacienda Santa Rosa, en la Aldea Vega de la Pipa.

El 18 de febrero de 1888 según consta en el libro de Actas del Concejo Municipal de Rubio, se nombraron cuatro Comisiones para la apertura y composición de las vías de comunicación entre Rubio y Colón, San Antonio, La Jabonera y El Tamá. La adecuación de dichos caminos permitió el tránsito de sus moradores y de las bestias que iban cargadas de café hacia la población de San José de Cúcuta, en Colombia, y desde allí se llevaban hacia el puerto de Maracaibo, en Venezuela para ser exportadas luego a Europa y Norteamérica. En la nota documental se observa que el camino hasta La Jabonera se había extendido hasta el poblado del Tamá (hoy Villa Páez, en Venezuela), y éste conduciría a Ragonvalia y Herrán y más allá con la vía que los comunicaba con la población de Toledo en la vecina República de Colombia.

Uno de los objetivos básicos del gobierno del Estado Táchira estaba prioritariamente encauzado al desarrollo de la infraestructura vial, y en general, de las comunicaciones como requisito para alcanzar el crecimiento y el progreso de la entidad; al respecto Murguey (2007), señala que:

Los funcionarios de la entidad fueron implantando -de acuerdo a sus disponibilidades y recursos- progresivamente, es menester señalarlo una política de mejora y construcción de vías, para las cuales se nombraron Juntas de Caminos, respaldadas regional y nacionalmente por los sectores oficiales. Estas Juntas, recibieron también el apoyo de los grupos económicos de las poblaciones favorecidas por la apertura de sus caminos. Sus integrantes salieron, generalmente de estos sectores (p. 31)

Con dicho objetivo se promulgó la: "Resolución para la mejora de varios caminos en la Sección", señalándose fondos y Juntas Directivas de Fomento (San Cristóbal, Tomo X, Nro. 470, 11 de abril de 1888. Archivo General del Estado Táchira). En dicha Resolución se determinaba que estas juntas: "... funcionarán respecto del camino de su respectiva localidad hasta donde llega la jurisdicción de la parroquia o población, poniéndose de acuerdo las de los extremos del trayecto"¹

¹ La información del documento fue un aporte del cronista de la Ciudad de Rubio, Sr. Jesús Acevedo.

En 1894 se inicia un nuevo proyecto por parte de las autoridades locales para la composición de sus caminos internos, ya para el tránsito de sus moradores, como la de tener los mejores medios para el traslado de sus producciones y en especial del café. En sesión ordinaria del día 13 de febrero de 1894 el Concejo Municipal promulga el Acuerdo Nro. 6, sobre composición de Caminos en el Distrito Junín:

El Concejo Municipal del Distrito Junín en uso de sus facultades que le concede el Art. 36 de la Ley del Estado sobre Impuesto Subsidiario del 28 de enero de 1892:

Acuerda: Artículo 1ro. El impuesto subsidiario se exigirá en trabajo personal con destino a la composición de los caminos del Distrito, excepto en esta ciudad que se cobrará en dinero a los que no prefieran hacerlo de aquel modo.

Artículo 2do. El servicio a que se refiere el artículo anterior se hará por los habitantes varones de las Aldeas, mayores de veintiún años y menores de setenta que tengan una residencia que pase de seis meses, según se establece en este Acuerdo.

Artículo 3ro. En la Parroquia Libertad, dispondrá el servicio la Junta Comunal, observando las prescripciones del presente Acuerdo.

Art. 4. En la parroquia Rubio concurrirán las aldeas a la mejora y conservación de los caminos principales, de la manera siguiente: "La Lejía" y "El Aliñadero", al de San Cristóbal desde la orilla de la población hasta el paso de "Miraflores" en el río Carapo. "Escaleras" al de San Cristóbal, por esta vía desde la ciudad hasta la quebrada "Cania-Chiquita", límite con la Parroquia Libertad. "Barro Amarillo", "Cania" y "Cuquí", al de San Antonio desde el Lombrizal hasta "Capote". "Jagual", "Bramón" y el barrio de la "Yegüera", a los que de la población conducen a las "Dantas" y a la "Jabonera" hasta el límite con el Distrito Bolívar. "Vega de la Pipa", "Cerro Negro", "La Blanca", "Quinimarí" y "Llano Grande" al camino que desde Rubio conduce a Santa Ana por la "Alquitrana" "Vega Grande" y "Llano Grande", hasta los límites con San Cristóbal y Santa Ana.

Art. 5. Los caminos interiores de las Aldeas serán mejorados y conservados por ellas mismas dentro de sus respectivos límites. Dado en el salón de sesiones del Concejo Municipal, en Rubio, a trece de

febrero de mil ochocientos noventa y cuatro. Año 83 de la Independencia y 35 de la Federación. - El Presidente. - R. M. Maldonado. - El Secretario del Concejo. - L. Aranda Briceño.

Sin lugar a dudas el empeño de los ciudadanos y la prosecución por parte del gobierno tanto municipales como regional motivaron al mejoramiento interno y externo de los caminos que conectaba a Rubio con las poblaciones vecinas y así mismo hacia Colombia, en pro de asegurar los accesos de comunicación que formaron un eje indispensable para el paso comercial tanto del café como de otros bienes y servicios que, contribuyeron a mejorar la calidad de vida de los habitantes y el crecimiento de su principal fuente económica como lo era la industria caficultora. Así se podría entender cómo es que a partir del siglo XX se da la creación de la Carretera Trasandina que uniría definitivamente al estado Táchira con el resto del país.

3. El Ferrocarril del Táchira

El Táchira era una región casi desconocida; existía una red de difíciles caminos desde la época indígena que la comunicaba con Mérida y trochas para trasladar el ganado desde los llanos de Barinas y Apure. A juicio de Carrero (2003), para llegar al Táchira era una verdadera aventura, había que andar numerosos y largos caminos de tierra y agua en tierras colombianas, y para ir al centro es decir a la capital Caracas:

Había que ir a Cúcuta, transportarse luego al Puerto Los Cachos (llamado luego puerto Villamizar), en el río Zulia en su extremo colombiano, de allí se agarraba un lanchón hasta Encontrados a través del mismo río Zulia, de Encontrados se tomaba un barco hasta Maracaibo en donde tenía que registrarse en el Consulado holandés o el norteamericano, quienes eran los dueños de los barcos que se podían abordar para trasladarse, los cuales hacían escala en los puertos de Curazao, Puerto Cabello y la Guaira para llegar finalmente a Caracas, hacer este recorrido requería de veinte a veinticinco días (p. 13)

La puesta en marcha del Gran Ferrocarril del Táchira significó después de muchos años de planificación un gran avance en las vías de comunicación. En el año de 1881 se inició el proyecto de la construcción del Gran Ferrocarril del Táchira, después de varios intentos fallidos por construirlo cuando se celebró el contrato con los hermanos Roncajolo y el gobierno nacional para comenzar los trabajos de una línea férrea desde el puerto de Encontrados en el Estado Zulia, hasta la Fría en el Estado Táchira. No obstante la compañía enfrentó muchos obstáculos;

en primer lugar, la depresión económica vivida para estos años por las bajas del precio del café, obligó al gobierno local a abandonar el proyecto el cual requería de una gran inversión. A esto se le suma que a pesar de los esfuerzos realizados por los habitantes quienes tenían gran interés en el proyecto, no fueron los suficientes para que se iniciara su construcción, en la cita de trabajo de Ardao (2002) señala:

El gran Ferrocarril del Táchira fue el único en la región construido con aporte de capital nacional privado, sin ningún tipo de participación o ayuda del Estado. En el contrato celebrado en 1892 con los señores Benito y Juan Roncajolo, se establecía que la empresa debía pagar al Tesoro Nacional el 5% anual de los beneficios. Esta obligación cesó en 1913 y en su lugar la empresa prolongó la línea férrea desde la estación La Uracá hasta la Táchira... (p.120)

El 31 de diciembre de 1892, se firma entre el Ejecutivo Nacional, por Órgano del Ministro de Obras Públicas por una parte y los señores: Don Benito Roncajolo, Don Andrés y don Juan Rocanjolo y el Credit Mobilier de Paris, por la otra parte, el contrato por medio el cual se comprometían a construir un ferrocarril de un metro de ancho de vía férrea, desde el Puerto Fluvial de Encontrados en el Estado Zulia, hasta el sitio La Fría, en el Estado Táchira. Cuatro años de plazo para la construcción de esta obra, pudiéndose efectuar la construcción de ramales a poblaciones vecinas. Pasados los cuatro años y terminado el Ferrocarril hasta la ciudad de San Cristóbal, Murguey (2007).

En las clausulas se señalaban, entre otras, la prolongación del Ferrocarril hasta San Cristóbal; propiedad irrevocable por espacio de noventa años, ancho de la vía de un metro y siete centímetros y poner en servicio los tramos construidos, sin subvencione garantía del gobierno, únicamente una contribución del cinco por ciento líquido derivado de su explotación o, tarifas establecidas en común acuerdo entre gobierno y empresarios... Este contrato, en teoría y en la práctica, entre todos los firmados con empresas foráneas, no sólo fue uno de los convenientes para la construcción del ferrocarril del Táchira, sino uno de los más intereses del país... (p.81)

La construcción del ferrocarril empezó en la población de Encontrados, sitio altamente estratégico. De Encontrados a Valderramas, el Gallinazo, el Guayabo y de allí a Orope, y finalmente a la estación de la Fría. Sin embargo la intención de los comerciantes y vecinos de la zona norte del estado Táchira estaba cifrada en la construcción del ramo hasta San Juan de Colón, los sectores interesados en la prolongación del Ferrocarril hasta la ciudad de Colón, varios meses antes de éste

llegara a la Fría, insistían en la importancia de este ramal, ya que el tránsito por recuas desde la Fría hasta Colón era muy accidentado.

4. Impacto Socioeconómico de la Puesta en Marcha del Ferrocarril

En 1896 se puso al servicio el sistema el ferrocarril del Táchira que impulsó la ocupación de este importante espacio y su comunicación regional con los pueblos de la Fría y Colón, se desarrolló pequeños caseríos a lo largo de la red ferroviaria que servían como estaciones o almacén del mismo. Además existían estaciones secundarias en Valderramas, Campo Alegre, Gallinazo y Orope, en el estado Táchira ofreciendo otros puntos de parada a pasajeros y hacendados con el fin de facilitarles el tráfico y transporte de sus productos. Estos pueblos crecieron en poblaciones y estructuras físicas gracias a la pujante actividad comercial de la época. El mayor movimiento de carga se realizaba por Maracaibo y por el puerto de Encontrados, este último a orillas del río Catatumbo, se beneficiaban de su posición geográfica, pues se trataba de un lugar de confluencia de productos provenientes del Norte de Santander así como del Táchira.

De esta forma, Encontrados llegó a ser gracias al tráfico fluvial y ferroviario el puerto de cabotaje más importantes del occidente del país. Además allí funcionaba una aduana, que bajo la jurisdicción de la de Maracaibo se encargaba de controlar tanto el llamado comercio de tránsito al departamento Norte de Santander, como las exportaciones venezolanas hacia esa entidad colombiana, al respecto Panizza (1986):

El ferrocarril del Táchira tuvo dos cometidos, inseparables como el anverso y el reverso de una moneda: que el café del Táchira se exportara por la línea venezolana y no lo hiciera por la vía colombiana del Magdalena y Barranquilla, ni tampoco por Cúcuta-Villamizar- Encontrados; que los consumos tachirenses se importasen por la vía Encontrados-Villamizar-Cúcuta; que el café de Santander se exportara por el ferrocarril del Táchira, asegurándose, al mismo tiempo, el transporte de los consumos de este departamento colombiano." (pp. 50-51)

La vía comercial y directa de la población de Rubio para la extracción de su producción cafetalera era la de San José de Cúcuta, sin embargo, exigía a las autoridades cafetaleras de la región, la pronta reparación de sus caminos hacia la recién inaugurada vía férrea. La distancia mayor que debía de cubrir las cargas que salían desde el Distrito Junín rumbo a la estación de la Uracá, eran sin lugar a dudas, mayor que cualquiera de los otros distritos, lo cual, conllevó a que se solicitara una tarifa especial, que al menos hiciera igual los gastos que debía preferentemente la vía hasta el ferrocarril del Táchira.

5. Disputas del ferrocarril de Cúcuta, por la construcción de este nuevo sistema de transporte

Diversas fueron las polémicas suscitadas como consecuencia de la puesta en marcha del Ferrocarril del Táchira. En la vecina República el Ferrocarril de Cúcuta y empresarios de dicha plaza realizaron una serie acciones con el propósito de desacreditar al naciente ferrocarril, por las pérdidas que significaba; sobre todo de las poblaciones vecinas como San Antonio, Ureña, Rubio, Santa Ana y Capacho, por el uso que harían estas del nuevo sistema de transporte para la comercialización de bienes y servicios. La primera acción realizada fue la de construir el ferrocarril de la Frontera, es decir, extender las líneas férreas hasta San Antonio del Táchira, en territorio venezolano, Muñoz (1985), señala al respecto:

Cúcuta conocía muy bien la amenaza que representaba el Ferrocarril de Táchira, y mientras los trabajos avanzaban a través de la selva hacia el Táchira, los cucuteños comenzaron a extender su ferrocarril hacia la frontera venezolana hasta San Antonio. El nuevo tramo del Ferrocarril de Cúcuta se inauguró en 1897 y se esperaba que aumentaría el interés de utilizar la ruta comercial colombiana en los dos distritos cafetaleros vecinos y particularmente Rubio (pp. 96-97)

Como medida de precaución el gobierno nacional dirigida para el entonces presidente Ignacio Andrade decretó, el cierre de la Aduana de San Antonio para evitar el desvío de los ingresos que se obtuvieron por la exportación de mercancías que fuesen transportadas por el Ferrocarril de Cúcuta, y con ello incitar a los comerciantes del café y otros rubros a hacer uso del Ferrocarril del Táchira, así lo expone Murguey, (2007) "Otras de las polémicas suscitadas en torno al ferrocarril, fue la relacionada a la supresión de la Aduana de San Antonio. Después de 1830, las repúblicas de Venezuela y Colombia, a fin de regularizar la situación que reinaba en el comercio y tránsito de esta inmensa región fronteriza, celebraron varios tratados de navegación fluvial, tránsito y aduanas" (p.97).

Sin embargo, esta decisión no satisfizo a los que respaldaban al Ferrocarril del Táchira, ya que no limitaba el transporte del café por la vía férrea colombiana. A excepción de Rubio, las demás zonas cafetaleras establecieron ciertas medidas proteccionistas, como el cobro de impuestos a los embarques de café a través del Ferrocarril de Cúcuta, creando serios conflictos entre los tachirenses, así lo refiere Muñoz (1985):

...La pugna inter-regional se polarizó en los años 1896 y 1897, entre San Cristóbal, Tárriba y los otros pueblos del norte que respaldaban el Ferrocarril del Táchira, y Rubio que quedó prácticamente solo en la oposición al proyecto. Rubio que producía prácticamente la mitad del café exportado había inicialmente respaldado el proyecto del ferrocarril del Táchira en 1881, y numerosos comerciantes hacendados del distrito se habían comprometido a compra acciones. Diego Febres Cordero, un prominente agricultor de Rubio, había ofrecido realizar la inversión individual más grande en la región: cincuenta acciones con un valor total de 25.000 bolívares. Pero, cuando el Ferrocarril del Táchira comenzó a operar quince años más tarde, los comerciantes y productores de Rubio le retiraron su apoyo y los hermanos Febres Cordero encabezaron un movimiento popular de oposición a las políticas proteccionistas que aplicaban los otros distritos tachirenses (p. 98)

Para los ciudadanos de Rubio era mucho más ventajoso usar las vías del Ferrocarril de Cúcuta, ya que les aseguraba pocas pérdidas. Mientras que el Ferrocarril del Táchira, era mucho más riesgoso; primero por el tiempo utilizado para trasladar el café desde Rubio hasta el terminal en La Urcá, otro factor no menos importante fue la mala dirección que realizaban las autoridades que administraban del ferrocarril, no existía líneas telegráficas ni telefónicas para el mantenimiento de la vía, el descuido de los caminos de recuas entre Colón y La Urcá, además las inundaciones del río Zulia que provocaba la paralización del tráfico. Estas desventajas junto con la caída de los precios del café producto de la depresión de 1897, hizo que los accionistas sufrieran grandes pérdidas.

La gran controversia del ferrocarril del Táchira trajo como consecuencia problemas entre la opinión pública nacional que dirigió sus ataques sobre todo a las poblaciones vecinas de la frontera, en este caso San Antonio y por ende Rubio; al respecto, Muñoz (1985), describe:

...Rubio obstinadamente rechazó este punto y continuó embarcando su café a través del ferrocarril de Cúcuta, aun cuando el resto de la región tachirense, escogió como protesta, la otra ruta. Los defensores de los intereses de Rubio estaban conscientes de la falta de popularidad de su posición; un periodista abiertamente recordó a sus lectores que "Rubio también es una parte del Táchira". Al rechazar las acusaciones de "antipatriotas", los nativos de Rubio argumentaron que los lazos comerciales entre el oeste del Táchira y Santander, básicamente beneficiaban a Venezuela, más que a Colombia, ya que Cúcuta dependía económicamente tanto de Maracaibo como del Táchira (pp. 99-100)

Muchos eran entonces los intereses en torno al comercio de los caficultores locales, sobre todo cuando Diego Febres Cordero se había mostrado contrario a los monopolios del transporte del café por parte del Ferrocarril del Táchira, ya que promovían la competencia entre el Ferrocarril de Cúcuta y del Táchira. Con la llegada de General Cipriano Castro a la presidencia de la República, la problemática surgida a causa de la Revolución Restauradora, trajo serias consecuencias entre las relaciones de Venezuela y Colombia. Las acciones tomadas por Cipriano Castro, sin lugar a dudas beneficiaban al comercio venezolano y, además representaban entradas adicionales al Ferrocarril del Táchira.

El objetivo esperado por el cierre de la Aduana había dado efecto, y como se entiende de la comunicación de Jefe Civil de Rubio, el uso de la antigua vía colombiana había desaparecido ante la presencia de la vía del Ferrocarril del Táchira. El cierre de la comercialización de los productos del país a través de las rutas colombianas, se había operado a través de los cierres de la Aduana de San Antonio y luego la de Encontrados, que paralizó definitivamente el comercio fronterizo. La nota del Jefe Civil respondía a los efectos que había logrado Cipriano Castro con el cierre de la comercialización a través de la vía colombiana hacia Maracaibo, para hacer obligatorio el uso de los servicios de Ferrocarril del Táchira.

La libertad de presión de los alemanes, no era otra que al prohibirse el paso de los productos por Colombia, de esa manera se estaba frenando la red de circulación operada por estos a través de sus casas comerciales ubicadas en San Cristóbal, Rubio, Cúcuta y Maracaibo; además consta en la nota que la preocupación del Gobierno colombiano era la paralización de sus vías férreas y la no percepción de los fletes que el café debía de pagar por dicha ruta. Además los caficultores colombianos se ven en la necesidad de transportar el café hacia La Uracá por medio del Ferrocarril del Táchira.

Los constantes reclamos efectuados desde 1898 a la Directiva del Ferrocarril del Táchira, por parte de los Distritos más lejanos a la estación del mismo, por los precios de la carga, lograron que la compañía disminuyera en el cobro de toda carga procedente de estas poblaciones la suma de dos bolívares, en especial las del Distrito Junín por ser el área más alejada. Sin embargo, a principios del siglo XX, esta rebaja fue eliminada, motivo por el cual surgieron de nuevo los reclamos. Los productores veían en las alzas de los fletes establecidos por el Ferrocarril del Táchira, un nuevo golpe a sus propios intereses y que incluso, traería perjuicios a la propia empresa del ferrocarril. Al respecto, Villamizar (2007) señala lo siguiente:

El Gran Ferrocarril del Táchira iba de la Fría a Encontrados. Funcionó hasta 1960. Cumplió por muchos años la tarea de transportar especialmente el café que producía el Táchira. La travesía ahorra semanas de viaje a Maracaibo. En Encontrados, pueblo llamado así porque ahí se encuentran los ríos Zulia y Catatumbo en forma casi imperceptible, se tomaba una barcaza que remontaba el río Catatumbo logrando al amanecer desembocar en el Lago, donde el río vierte el 60% del agua dulce que recibe... (p. 38)

El Ferrocarril del Táchira, contribuyó a mejorar las comunicaciones entre los pueblos, he hizo más fácil la comercialización y la integración de la región, sobre todo con Maracaibo que era el puerto de exportación de la región andina, ahorrando semanas de viaje. Funcionó hasta el año 1960 cumpliendo con la tarea de transportar especialmente el café producido en el Táchira.

6. Conclusiones

El desarrollo económico- social de los pueblos andinos, tuvo influencia de factores externos como las migraciones colombianas que aportaron su mano de obra en las haciendas cafetaleras, además los capitales extranjeros como: alemanes, ingleses y estadounidenses, que influyeron en la consolidación de la caficultura como principal producto en el estado Táchira, rubro agrícola fundamental en el progreso de localidades internas, como la ciudad de Rubio. Esta actividad incidió directamente en el progreso y mejoras de la región, como sus vías de comunicación y la realización de proyectos de envergadura, como la construcción del Ferrocarril del Táchira, lo que demuestra el potencial y la capacidad que tenía el café como producto base para impulsar a Rubio y la región andina a los mercados nacional e internacionales.

Sin embargo, la región atravesó dificultades para lograr integrarse al resto del territorio; la lejanía con la ciudad capital, las dificultades en las vías de comunicación, la poca inversión por parte del Estado en proyectos económicos y sociales que mejoraran la calidad de vida de los ciudadanos, los servicios públicos, así como también la falta de políticas fronterizas, que permitió el auge de ciertos delitos como el contrabando, condujo a que el Táchira estableciera lazos sociocomerciales con el vecino Departamento Norte de Santander en Colombia.

Para la época era más fácil ir a la ciudad de Cúcuta, a adquirir bienes y servicios que a la capital del país; finalmente después de 1920, quedará lista para su uso la carretera Trasandina que sería un paso determinante para la integración regional y nacional.

Además, es necesario destacar que la inversión privada también estuvo presente en la realización y mantenimiento de las obras civiles que promovía el estado venezolano. En Rubio y resto del estado Táchira, principalmente la carretera trasandina, demás vías principales y sin duda el ferrocarril estuvieron promovido y mantenido por los propietarios de haciendas. Con esto, podemos imaginar el grado de poder y riqueza que ostentaban los caficultores de la región.

7. Referencias

Archivo General Del Estado Táchira, Resolución para la mejora de varios caminos en la sección, señalándose fondos y juntas directivas de fomento, San Cristóbal, tomo X, Nro. 470, 11 de abril de 1888.

Ardao, A. (2002). El Café y las Ciudades de los Andes Venezolanos (1870-1830). Caracas-Venezuela. (Bibliotecas de Autores Tachirenses, v. 177), 2da ed.

Carrero, M. (2003). La Compañía Nacional Minera Petrolía del Táchira (1878-1934) (Pionera de la Industria Petrolera en Venezuela). Caracas-Venezuela: Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador.

CONCEJO MUNICIPAL DE DISTRITO RUBIO, Acuerdo con el ciudadano presidente del Concejo Municipal Sr. Manuel Chávez celebra contrato de compra de los derechos del ciudadano León Camperos, 13 de julio de 1878.

CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO JUNÍN, en sesión ordinaria promulga el acuerdo nro.6, sobre composición de caminos en el Distrito Junín, en uso de sus facultades que le concede el art. 36 de la ley del Estado sobre impuestos subsidiario del 28 de enero de 1892, 13 de febrero 1894

Muñoz, A. (1985). El Táchira Fronterizo: El aislamiento regional y la integración nacional en el caso de los Andes (1881-1899). Caracas-Venezuela: Italgráfica, (Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, v. 86).

Murguey, J. (2007). Controversia colombo-venezolana en la construcción del gran ferrocarril del Táchira. Caracas-Venezuela. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, v. 182, P. 81.

Panizza Pons, C. (1986). "El Gran Ferrocarril del Táchira en el contexto de los ferrocarriles venezolanos". Tierra Firma: revista de historia y ciencias sociales. N, Caracas, enero-marzo. P.50-51.

Vila, M. (1970). Una Geografía Humano-Económica de la Venezuela de 1873. Caracas: Ministerio de Fomento, Dirección General de Estadísticas y Censos Nacionales.

Villamizar, G. (2007). De la Petrolía a PDVSA (Crónicas del Táchira). Caracas-Venezuela. (Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, v. 182).



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Venezuela.