

CARRETERA MÉRIDA AL SUR DEL LAGO DE MARACAIBO DURANTE EL SEPTENIO GUZMANCISTA (1870-1877)

Road's Mérida from south of lake of Maracaibo during the septenio guzmancista (1870-1877)

Rebeca Padrón García Licenciada en Artes, mención Cinematografía (Universidad Central de Venezuela). Magister en Historia de Venezuela Republicana (Universidad Central de Venezuela). Docente universitaria a tiempo convencional en la categoría de Asistente de la Universidad Nacional Experimental Politécnica de la Fuerza Armada Nacional e institutos universitarios. Caracas, Venezuela. E-mail: riswka@gmail.com

Recibido: 17/03/2014.

Aprobado: 23/06/2014.

Resumen: Desde una perspectiva histórica se presenta brevemente los trabajos científicos y de exploración de la carretera Mérida al Sur del Lago de Maracaibo, realizados durante el septenio de Antonio Guzmán Blanco, por el ingeniero Julián Churión. Durante el guzmancismo, se llevaron a cabo políticas y estrategias para la construcción de obras públicas para el progreso del país, entre ellas la construcción de carreteras para beneficio de la producción agrícola y su economía.

Palabras clave: guzmancismo, carreteras, obras públicas, Churión, ingeniería.

Abstract: From a historical perspective is presented briefly the scientific work and exploration of the Merida road south of Lake Maracaibo, made during the seven years of Antonio Guzman Blanco, Julian Churión by the engineer. During guzmancismo were carried out policies and strategies for the construction of public works for the country's progress, including construction of roads for the benefit of agricultural production and economy.

Key words: guzmancismo, roads, public works, Churión, engineering



Introducción

El presente trabajo se ubica temporalmente dentro del período del *septenio* (1870-1877) de Antonio Guzmán Blanco y desde una perspectiva histórica se analiza de manera detallada, exhaustiva y sistemática, los trabajos científicos y de exploración de la carretera Mérida al sur de lago de Maracaibo, llevada a cabo por el ingeniero Julián Churión. Se aborda una temática inédita e inexplorada, que sin duda permite contribuir a la historiografía de la ingeniería venezolana. La reconstrucción histórica se realizó a partir de documentos primarios, lo que hizo mucho más enriquecedora e interesante la confrontación de las fuentes. Se espera con la investigación comprender mejor las políticas de modernización que ejerció el *Ilustre Americano*.

Carretera Mérida al sur del Lago de Maracaibo

Para comprender y entender la dinámica de la política del progreso en la construcción de obras públicas y la necesidad de movilización de la población en transporte y traslado de diversos productos agrícolas, se escogió el expediente ubicado en el Archivo General de la Nación de Venezuela, referente a la construcción de la carretera de Mérida al sur del Lago de Maracaibo, dichos trabajos de exploración, estudios científicos y levantamientos topográficos fueron realizados a partir del segundo semestre de 1873, por el ingeniero Julián Churión.

Los trabajos de observación realizados por el ingeniero Julián Churión aportaron técnica y científicamente nuevas visiones no sólo para la ingeniería, sino para la problemática del cambio climático y posibles soluciones para la región.

Vale la pena destacar, que Julián Churión se graduó como militar a finales de 1845 en la IV Promoción de Ingenieros de la Academia de Matemáticas; entre sus compañeros se pueden mencionar a Manuel Cadena Delgado, Eduardo Michelena, Carlos Soubllette (hijo) y Tiburcio Troconis¹.

¹ AVELEDO, Luis. "La Academia de Matemáticas de Caracas, instituto civil o militar. Su proyección (1820-1872)". En: *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. N° 343-344, Caracas, Julio-diciembre, Tomo LXXXVI, 2003, p. 102.

En 1862, fue nombrado como miembro de Número del Colegio de Ingenieros de Venezuela, así mismo perteneció a la Comisión Permanente de Estadística y la de Construcción² y escribió en la Revista Científica del Colegio de Ingenieros de Venezuela. En 1866, formó parte del grupo fundador de la Sociedad de Ciencias Físicas y Naturales, promovida por Adolfo Ernst, así mismo publicó diversos escritos destacándose en investigaciones y aportando nuevos conocimientos en las ciencias naturales³.

Muchos fueron los aportes de Julián Churión no sólo como científico, catedrático y académico sino, como ingeniero. Se destacó en diversas obras públicas; remodeló las fortificaciones de la Plaza de La Guaira, realizó los trabajos de exploración, levantamientos topográficos y estudios científicos en el acueducto de Petare, evaluó y supervisó los trabajos del ferrocarril Caracas-La Guaira, fue ingeniero y director de las obras: Panteón Nacional, Templo Masónico y el Mercado Público de Caracas; realizó los estudios topográficos y científicos de las carreteras andinas Mérida al sur del Lago, Trujillo a La Ceiba, ejerció los estudios científicos de las carreteras del centro occidente de Venezuela, Valencia a San Carlos, Valencia a Nirgüa, en ésta última trabajó en el proceso de construcción. A continuación se muestra la contribución del ingeniero Julián Churión en los trabajos de exploración y científicos, realizados para la construcción de la carretera Mérida al sur del Lago de Maracaibo.

Con el arribo al poder de Antonio Guzmán Blanco en abril de 1870, el país dio un giro en diversos aspectos. El estado de atraso de Venezuela se hacía más agudo ante el cúmulo de dificultades económicas que conspiraban contra la realización de un programa de obras públicas perdurable en el tiempo⁴.

La construcción de las vías de comunicación durante el Guzmancismo, fue parte de las políticas progresistas, cuya finalidad era propiciar la ampliación y fortalecimiento de las relaciones con las economías industrializadas, entendidas como potencial factor de desarrollo capitalista de la economía

² *Revista Científica del Colegio de Ingenieros de Venezuela*. Caracas: N° 6, año 1, 20 de marzo de 1862, p. 93.

³ BRUNI, Blas y Guerrero, Luis. *Sociedad de Ciencias Físicas y Naturales. actas de la sociedad 1867-1878*. Caracas: Banco Central de Venezuela, colección histórico-económica venezolana N° 11, 1968, p. 13.

⁴ OLIVAR, José Alberto. *Caminos y carreteras en Venezuela*. Caracas: Comala.com, 2004, p. 121.



interna⁵, tomando en cuenta la inversión de capitales, la tecnología industrial y la inmigración. La prioridad era modernizar las comunicaciones y el transporte, abriendo caminos e incorporando la tecnología de la Revolución Industrial⁶. El ingeniero Julián Churión compartía la misma visión y pensamiento ideológico progresista y liberal.

El ingeniero Julián Churión luego de haber tenido una larga estadía en el estado Carabobo trabajando en la carretera de Valencia a Nirgüa desde el año 1866⁷, por órdenes del *Ilustre Americano*, en 1873 se traslada a realizar los trabajos respectivos para la carretera Mérida al Sur del Lago.

En un informe enviado por el ingeniero señala lo siguiente con respecto a la ubicación espacial a la zona a investigar:

[...] La ciudad de Mérida está situada sobre una mesa cuyas faldas oriental y occidental rodean los ríos Mucujun, Chama y Alvarregas; el primero y el tercero tributarios del segundo, y éste último dirigiendo sus aguas al Lago de Maracaibo viene a ser el desagüe natural del accidentado valle que limitan las cordilleras que convergen hacia el picacho denominado Pan de Azúcar, marcado en la carta de este Estado con el número 25 (véase el mapa de Codazzi)⁸.

Miguel Tejera en su obra *Venezuela pintoresca e ilustrada* narra lo siguiente:

Mérida fue fundada en 1558 por Juan Rodríguez Suarez, con el nombre de Santiago de los Caballeros, que luego perdió... Está construida en una hermosa mesa que mide 22 kilómetros cuadrados de superficie, desde la cual se goza de la magnífica perspectiva que ofrece la Sierra Nevada que se destaca al sur con imponente majestad. Al pié de la mesa en que está construida la ciudad corren de norte a sur dos ríos, el

⁵ GONZÁLEZ DELUCA, María. *Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco*. Caracas: Monografías, Universidad Central de Venezuela, Facultad de Humanidades y Educación. Comisión de Estudios de Postgrado, 2ª edición, 2001, p. 48.

⁶ *Ídem*.

⁷ Archivo General de la Nación, Venezuela (en adelante: A.G.N.V.), “Carretera de Valencia a Nirgüa”, *Sub-Fondo República, Sección del Ejecutivo, Ministerio de Obras Públicas*.

⁸ Informe técnico enviado por el ingeniero Churión al Ministerio de Fomento, Mérida, 7 de enero de 1874. A.G.N.V., “Carretera Mérida al Lago de Maracaibo”, en *Sub-Fondo República. Sección del Ejecutivo. Ministerio de Obras Públicas, s/f*.

Alvaregas y el Mencuyun, que van a unirse al extremo de la población con el Chancas. Su clima es sumamente agradable; el termómetro C. Fluctúa entre 10° 85 y 23° 52; así, esta ciudad es uno de los puntos más importantes de Venezuela para atraer la emigración europea⁹.

El 25 de junio de 1873 el *Ilustre Americano*, Antonio Guzmán Blanco, envía un telegrama a Caracas desde Macuto al Ministro de Fomento, solicitándole con urgencia el nombramiento de un ingeniero para que sea enviado a Mérida para hacerse cargo de la construcción de una carretera; ya que el ingeniero Eduardo Michelena¹⁰ no podía realizarlo. Escribe Guzmán Blanco: “sueldo mensual de 150, pasaje, costo de teodolito y un nivel. Necesito tener mañana una contestación positiva”¹¹. Tres días después el ministerio crea la Junta de Fomento de la ciudad de Mérida, con la designación de los ciudadanos:

[...] General Francisco Angulo, que la presidirá, Elías Martínez, Francisco Lima, Jesús Vielma y Jesús Uzcátegui. Se encarga a dicha Junta la carretera que conduzca de la ciudad de Mérida a uno de los puertos del Lago de Maracaibo, procurando que pase por los lugares mas productores de trigo”, (...) la citada Junta pasará al Administrador de la Aduana Terrestre de Maracaibo las relaciones semanales de los trabajos y presupuestos hasta por dos quincenas anticipadas, con el fin de que, examinadas, se la proveyera de los fondos necesarios¹².

Estas instrucciones dictadas por el organismo nunca fueron cumplidas por la Junta de Fomento del estado Mérida. Así se inicia una historia de contradicciones referentes a los trabajos de exploración para la construcción de la carretera, discordancias que pueden percibirse a través de las diversas cartas y comunicaciones escritas durante varios meses, no sólo por parte de la Junta de Fomento del estado Mérida, sino por parte del presidente del estado,

⁹ TEJERA, Miguel. *Venezuela pintoresca e ilustrada*, Paris: Librería española de E. Déné Schmitz, Comisionista para España y América, 2 Vols, 1877, pp. 376 y 377.

¹⁰ Casualmente el ingeniero Eduardo Michelena, se graduó en la misma promoción de Julián Churión en la Academia de Matemáticas, en el año 1845. Ministerio de Guerra y Marina. *Memoria y cuenta*, Caracas, Año 1846. s/f.

¹¹ A.G.N.V. “Carretera Mérida al Lago de Maracaibo”, en *Sub-Fondo República. Sección del Ejecutivo, Ministerio de Obras Públicas*, s/f.

¹² Ministerio de Fomento. *Memoria y cuenta*. Caracas, Año 1874, s/f.



Pedro Trejo Tapia (quien manifiesta su desacuerdo por el nombramiento de los miembros de la Junta de Fomento por ser foráneos y no de la zona), y los vecinos de Tovar (quienes se manifiestan a través de una comunicación en desacuerdo al trazado de la carretera por un punto determinado sin preguntarle a los habitantes de la zona que son los productores agrícolas, cuál debería de ser la mejor opción de salida hacia alguno de los Puertos de Maracaibo).

Vale la pena mencionar, que en 1845 se había realizado un reconocimiento científico de la senda por donde debía abrirse un camino de las tierras merideñas al puerto marabino de Santa María, proyecto que no se realizó por falta de fondos¹³.

Así mismo, se encontró en la prensa nacional, un escrito por un habitante anónimo de la comunidad de Tovar, donde le contesta a un artículo llamado “Vías de comunicación”, que escribió un habitante de Mérida llamado Luis Briceño, quien se refirió a las posibles vías que pueden ser beneficiosas al estado, hace mención a una empresa perteneciente a Jacinto y José de Jesús Mora en 1851, quienes se encargaban al parecer de trasladar en canoas hasta Gibraltar productos agrícolas y víveres fuera del Estado, improvisando una vía de comunicación, al respecto se lee:

[...] Esta empresa, olvidada hoy, la acometieron con entusiasmo los progresistas ciudadanos Jacinto y José de Jesús Mora en 1851, sin otros recursos que la cooperación espontánea de algunos vecinos: atravesaron con éxito la Ciénega que se había considerado impasable y se internaron en frágiles canoas hasta Gibraltar llevando producciones de este pueblo y trayendo en retorno sal. Si la muerte no hubiera sorprendido a esos dos desinteresados patriotas, la empresa habría quedado terminada en aquella época. Posteriormente han solicitado otros ciudadanos privilegio para canalizar dicho río, pero la guerra que todo lo trastorna, impidió que los trabajos en la empresa pasasen de la iniciativa.

Claramente se evidencia la necesidad de la localidad en tener una vía de comunicación, que permitiese egresar e ingresar productos agrícolas entre otros, base importante para el crecimiento y progreso económico.

¹³ CUNILL, Pedro. *Geografía del poblamiento Venezolano en el siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, tomo II, 1987, p. 1152.

Julián Churión llega a Mérida el 4 de noviembre y está durante varios meses residiendo en la zona, explora el terreno con el propósito de trazar la carretera de Mérida a un puerto del Lago de Maracaibo; la Junta de Fomento local se manifestó poco dispuesta a cumplir debidamente su cometido, haciéndole la vida imposible al ingeniero que nombró el Gobierno Nacional, tanto así que nunca cumplieron las órdenes enviadas por el ministerio. En la Memoria y Cuenta del Ministerio de Fomento se resume lo siguiente: “Se nombró al ciudadano ingeniero Julián Churión, quien fue inmediatamente a ponerse a disposición de la expresada Junta, a la que se ordenó entregar la suma de 600 venezolanos que debían invertirse en la iniciación de la carretera”¹⁴.

Julián Churión nunca recibió el dinero, lo percibe cuando es transferido al estado Trujillo en abril de 1874 y porque el Ministerio le ordena a la Junta de Fomento devolver el dinero a la Aduana Terrestre de Maracaibo, quien le cancela al ingeniero por esa ciudad.

El general Pedro Trejo Tapia presidente del estado Mérida envía una comunicación al ministerio el 25 de julio de 1873, expresando su punto de vista en cuanto al nombramiento de los integrantes de la Junta de Fomento del estado Mérida, ya que si bien el general Francisco Angulo era el único que vivía en la zona, los otros tenían que trasladarse hasta con dos días de camino, razón por la cual sugiere que se nombren a los siguientes ciudadanos: “Doctor Pedro y Godoi que mui bien puede presidirla, Gral. Ruperto María Trejo, General Valentín Gonzales y el BR. Carlos María Zerpa i Antonio Trejo”¹⁵. El 1 de agosto envía de nuevo la misma oferta expresando lo siguiente:

[...] Quiero ser exacto en mi oferta de escribirle por todos los correos, en el pasado le dije y hoy le repito que la Junta de Fomento creada por el Gobierno General para esta Capital no va a poder llevar su misión como es de desearse por la dificultad de la reunión de sus miembros, viven en distintos puntos a dos días de camino de esta ciudad con excepción del Gral. Lima que vive aquí y por esto yo me permití indicarle unos candidatos, que los indico de nuevo por si mi primera carta no llegare oportunamente¹⁶.

¹⁴ Ministerio de Fomento. *Memoria y cuenta*. Caracas, Año 1874, s/f.

¹⁵ A.G.N.V. “Carretera Mérida al Lago de Maracaibo”, en *Sub-Fondo República. Sección del Ejecutivo. Ministerio de Obras Públicas, Mérida, 2 de enero de 1874*, s/f.

¹⁶ *Ídem*.



Así mismo, Domingo Trejo le escribe a Guzmán Blanco expresándole que el presidente del estado, Pedro Trejo Tapia, no está de acuerdo con el nombramiento de los miembros de la Junta y que deberían de nombrarse a gente de la zona, los mismos que propone Pedro Trejo Tapia.

Las cartas continúan entre el ministerio, la Junta, el presidente de Estado y el ingeniero Churión, no obstante, llama la atención la carta enviada a dicho despacho por los vecinos de la comunidad Tovar, en la cual manifiestan lo siguiente:

[...] Los vecinos de Tovar, haciendo uso del derecho de representación, decimos: triste es la historia que refieren los pueblos de la cordillera en los largos i dilatados tiempos que constituyen su pasado, en lo que hace al movimiento mercantil y demás industrias, empezando por la agricultura —alma de todas las otras— elemento de bienestar para las sociedades i fuente de orden i de paz para las instituciones políticas. Triste decimos i es la verdad que pudieran registrarse en la acción del Gobierno, como protectora de los ramos agrícolas i pecuario, no se determina una capaz de llevar los grandes exigencias que demandan los intereses de estos lugares, (...) el porvenir de esta región permanece ignorado i los significantes capitales que mantienen las transacciones espuestos a permanecer estacionarios¹⁷.

La comunidad de Tovar está de acuerdo con el progreso que plantea Guzmán Blanco, pero les molesta que la Junta de Caminos no los tome en cuenta, por lo que proponen que la vía de la carretera nazca del puerto de Zulia sobre el río Escalante por considerarlo más conveniente y económico para el estado Mérida:

El espíritu del decreto sobre la materia es favorecer el transporte de la harina que se cosecha en estos lugares, el cultivo de los frutos mayores, como cacao, café, azúcar, el de arros, tabaco en sus varias especies, garbanzos i otros mas sin olvidar la rica i variada hortaliza, existe en las inmediaciones i territorio comprendido de Mérida a La Grita inclusive. Puede asegurarse que el movimiento de café en los departamentos Machado, Rivas, Dávila en el Estado Táchira, alcanza a 10 o 12000 quintales; 6 u 800 de cacao, 40 o 5000 de tabaco. Agréguese la

¹⁷ *Ibidem*, s/f.

cuenta de distintos vecindarios de Ejido y Mérida, i al establecer la proporción con los productores de la misma especie den los pueblos de Timotes i Mucuchies se comprenderá claramente que la carretera debe establecerse por el Departamento Fraternidad prescindiendo de Santa Rosa, Arenales, Bobures i cualquier otro que mediata o inmediatamente se comuniquen con el lago. Se le daría pues, un vuelo considerable a aquellas industria, habría animación mercantil i los lugares mismos recibirían la vida al entusiasmo que infunde el progreso¹⁸.

Ellos plantean que esas serían las ventajas económicas; por las ventajas sociales exponen lo siguiente:

[...] siguiendo de Mérida para el Lago por el camino de vecinos de Bobures, hai de por medio la gravísima dificultad de atravesar el paramo y parece que el mismo inconveniente subsiste en cualquier otra dirección que se tome con que no sea la del Zulia. De aquí provienen diversas enfermedades, causando fiebre por la insalubridad misma, los puertos y la desorganización misma en el sistema anima la repentina variación de la temperatura. No sucede así con Zulia porque el clima en el puerto varia pocos grados relativamente con los puntos que haya de atravesarse, sea que se tome la dirección de Lagunillas o la de Tovar. Es otro inconveniente la altura de aquellas montañas en vez de que por el punto que pretendemos es mas llevadero y suave la cercanía y es mas ventajosa. Si la carretera por el Zulia fuera mas distante, la diferencia en el tiempo sería de horas y mas económica porque ya los montes están abiertos y es bien transitado, ya que esta bastante poblado para que los transeúntes tengan los menos sufrimientos posibles, (...) por estas razones nos creemos con derecho que la vía se efectúe por la vía del Zulia¹⁹.

El 6 de noviembre de 1873, el Ministerio de Fomento le responde a la Junta de Fomento que no puede cambiar a los miembros de la misma ya que no hay motivos, y que no ha renunciado ninguno de sus integrantes para que exista vacante, que la única justificación que han dado es que sus miembros viven a cierta distancia, pero eso no es motivo alguno para designar nueva Junta.

¹⁸ *Ídem.*

¹⁹ *Ídem.*



Churión escribe el 7 de noviembre un informe, mas bien, un reporte al ministerio sobre los pequeños inconvenientes durante su viaje, debido a la poca frecuencia de buques para Maracaibo: “hay pocas bestias en los pueblos para el trayecto a recorrer, ha explorado la vía que en su concepto seguirá la carretera, que partiendo de esta ciudad termine en un puerto del Lago de Maracaibo”²⁰. Al escrito le agrega lo siguiente:

[...] me resolví a dar este paso previo por las circunstancias de encontrar en la carta de Venezuela, Bobures y Mérida casi en el mismo meridiano luego es la distancia más corta entre dichos puntos, y es también la línea que concilia perfectamente los deseos del gobierno en su propósito de abrir a la agricultura de nuestro país, una nueva fuente de riqueza desarrollando la industria que alimentan los trigos de la cordillera y otros frutos que por su importancia reclamaban tan acertada resolución, (...) Como mi propósito es oír todas las opiniones y visitar todas las vías que se anuncian y compararlas entre si para descubrir la mas ventajosa a los fines indicados, entonces remitiré a U. el juicio que tengo sobre este nuevo camino²¹.

La Junta se instaló finalmente el 9 de octubre debido a las diversas presiones por parte del ministerio, el ingeniero Churión y el Presidente del estado, habiéndose perdido cuatro meses de trabajos. Churión escribe al Ministerio de Fomento en la misma carta del 7 de noviembre:

Me permito elevar al conocimiento del ciudadano Ministro de Fomento que la circunstancia de encontrarse los miembros de la Junta respectiva, residiendo fuera de esta ciudad, algunos a más de dos jornadas de aquí, no deja de entorpecer la marcha de los trabajos, que hay que emprender con toda la premura que exigen las reiteradas instancias de ese Ministerio²².

El general Trejo Tapia escribe el 14 de noviembre al Ministerio de Fomento informando que si bien el ingeniero ya se encuentra en la zona desde el 4 de noviembre, la Junta de Caminos no se ha reunido mas desde su instalación en el mes de junio, le exige nuevamente al ministerio otros nombramientos. Ese mismo día, escribe al ministerio Julián Churión la inexplicable conducta

²⁰ *Ídem.*

²¹ *Ídem.*

²² *Ibidem, s/f.*

de varios miembros de la Junta de Fomento de la carretera al Lago, ha utilizado todos los esfuerzos hechos “con el propósito de hacer entrar en el carril de sus deberes, a esos ciudadanos para quienes el patriotismo nada significa”²³:

Notificado por mi el Presidente de dicha Junta, desde Maracaibo, apenas reunió la corporación, se instalo esta, no contestó mi nota luego se separaron sus miembros para no volverse a reunir mas. Vuelvo a notificar al Ciudadano Angulo, a mi llegada a esta ciudad, vino a verme como de cumplimiento, me ofreció reunir a la Junta y se fue después de haber dejado burladas mis esperanzas. Veamos ahora el perjuicio que la indolencia de los Sres. Gral. Francisco Angulo, Elías Martínez y Jesús Vielma, ocasionaría al país, si un tiempo no se remedia este mal que fomenta la ignorancia²⁴.

La Junta de Fomento, a cuyo cuidado fue entregada la ejecución de este proyecto, se manifestó poco dispuesta a cumplir su cometido, pues a pesar de las reiteradas instancias para dar inicio a los trabajos y contra las órdenes expedidas por el Ministerio de Fomento para que cesaran las dificultades en su ejecución, continuó ofreciendo obstáculos tan sólo por su notable desavenencia con el ingeniero director de la obra. La causa de este desacuerdo deriva de la divergencia de opinión en cuanto a la ruta que debía seguir la carretera²⁵. Cita Churión lo siguiente una carta:

En la obra subtitulada “Des Substances alimentaires” por Payen, tercera edición, encontramos a la cabeza de un cuadro que trae la pagina 118 lo siguiente: composición inmediata de los cereales, o principales alimentos: trigo duro de Venezuela 58,62, almidón 22, 75, 3,5 celulosa o tejido vegetal y 3,02 materias minerales. Cuando el trigo duro de mejor clase de África no viene mas de 19,50 por ciento de materias azoadas, según el mismo cuadro. Para recomendar el trigo nuestro basta saber que Mr. Bourgoïn, boticario en esta ciudad, ha preparado y continua preparando unos buenos fideos a pesar de la mala confección de la harina que produce esta comarca y se sabe que solamente los trigos muy ricos en gluten pueden darse y producirse fideos. Este es un índice

²³ *Ibidem*, s/f.

²⁴ *Ídem*.

²⁵ ARCILA, Eduardo. *Historia de la ingeniería en Venezuela*. Caracas: Colegio de Ingenieros de Venezuela. Año Centenario 1861-1961, Editorial Arte, 1961, tomo II, p. 150.



que da a conocer la previsión del gobierno al mandar a abrir la carretera, pero otros pretenden anular tan generoso pensamiento²⁶.

En el diario *El Porvenir*, de San Cristóbal, escribe un anónimo un artículo titulado “Vías de comunicación”, refiriéndose a las diferencias y obstaculizaciones por parte de la Junta de Fomento nombrada, y apoyando la idea del *Ilustre Americano* en hacer una carretera por el bien del progreso del Estado:

[...] Aún cuando la junta no se haya constituido, el inteligente ingeniero general Julián Churión, de cuyas dotes en ese ramo esperan mucho los habitantes del Estado Guzmán, ya habrá dado principio a la exploración de las vías que hasta hoy han sido indicadas para la carretera. No seremos nosotros, no, los que le digamos magistralmente al general Churión que se decida por esta o que la vía, porque, por fortuna, no abrigamos la pretensión de creernos autorizados en la materia; y sólo nos limitamos a hacer ligeras indicaciones²⁷.

El 30 de diciembre de 1873 la Junta de Fomento del estado Mérida, se reúne en la hacienda del presidente, el general Francisco Angulo, sin la presencia y sin el informe del ingeniero Churión. La Junta envía una carta al ingeniero Churión resaltando el siguiente título: “*Ciudadano Gral. Julián Churión, ingeniero nombrado por el Gobierno para dirigir los trabajos de la carretera*”²⁸. En dicha comunicación le informan a Churión lo siguiente:

La Junta que presido, en sesión de hoy ha ordenado la apertura de la carretera que el Gobierno le encargó, señalando la vía conocida con el nombre de Zulia, partiendo de la ciudad de Mérida a pasar por el pueblo de San Carlos, situado por el río Escalante, que desemboca en el Lago²⁹.

Esto al parecer disgustó a Churión y esa misma noche según carta enviada por Domingo Trejo al Ministerio de Fomento, narra lo siguiente:

²⁶ A.G.N.V. “Carretera Mérida al Lago de Maracaibo”, en *Sub-Fondo República. Sección del Ejecutivo. Ministerio de Obras Públicas, Mérida, 14 de noviembre de 1873, s/f.*

²⁷ *Ibidem*, s/f.

²⁸ *Ibidem*, s/f.

²⁹ *Ídem.*

[...] la Junta se reunió en la hacienda del presidente, sin el informe del ingeniero, y acordó la apertura de la carretera con salida al Zulia, pretendiendo que sea por el páramo La Culata. Esto desagradó al ingeniero y el presidente vejó a Churión, que ya se iban de las manos aquella noche³⁰.

Mientras el ingeniero era partidario de seguir una línea siempre descendente que seguiría el curso del Chama por su margen derecha, la Junta pretendía que se tendiese en dirección de Ejido, El Moral y otras poblaciones, hasta el pueblo de Chiguará que se encuentra situado a 400 metros de altura sobre aquel río. Esto significa remontar para luego descender con fuertes pendientes, lo cual, opinaba Churión, era contrario a los principios de la ingeniería de puentes y calzadas³¹.

Consideraba el uso del zig-zag como “un triste recurso”, y añadía “recordemos el mal efecto que produce el zig-zag de Guaracarumbo en la carretera de La Guaira”. Como terminal en el Lago proponía el puerto de Bobures, en tanto que la Junta sostenía que debía ser el de San Carlos al que Churión negaba la condición de puerto lacustre.

Una de las razones técnicas y científicas de porque la vía de La Culata no es la más viable según informe del ingeniero Churión³²:

[...] porque no pasa por ningún pueblo, ni siquiera por un vecindario de importancia, ni por terrenos cultivados, pues en cinco días de montaña caminando a pie por cumbres y laderas no se ve un solo habitante. Por la intensidad del páramo, siendo de advertir que el día que pasamos ese peligro, en un punto mas fuerte, en poco tiempo cayó granizo primero, luego nieve después estado líquido. Indudablemente el páramo de la Culata es mas intenso que el de Mucuchíes, y esto se explica muy bien atendiendo a que el picacho denominado Pan de Azúcar, que forma el fondo de la Culata y a cuyas inmediaciones pasamos, esta a 4138 metros de altura sobre el nivel del mar, cuando

³⁰ *Ibidem*, s/f. Carta enviada por Domingo Trejo al Ministerio de Fomento contando los acontecimientos sucedidos en la hacienda del presidente de la Junta Francisco Angulo, la noche del 30 de diciembre de 1873. Mérida, 2 de enero de 1874.

³¹ ARCILA, Eduardo. *Ob. Cit.*, tomo II, p. 150.

³² A.G.N.V. “Carretera Mérida al Lago de Maracaibo”, en *Sub-Fondo República. Sección del Ejecutivo. Ministerio de Obras Públicas, Mérida, 7 de enero de 1874, s/f.*



Mucuchíes sólo tiene 2360 metros sobre el expresado nivel. Es verdad que no hay necesidad de elevarnos hasta la cúspide del mencionado cerro, pero puede asegurarse que el paso que presenta tiene más de 1000 metros de elevación sobre Mucuchíes, (...) siendo la cordillera que termina en Pan de Azúcar casi tan elevada como la que moran las nieves perpetuas, solamente a favor de un túnel de mas de una milla de longitud, abierto a través de una roca dura que parece ser Gneis³³, se podría utilizar el vallecito, mas accidentado por cierto, conocido con el nombre de La Culata³⁴.

El Ministerio de Fomento envía una carta a la Junta de Fomento del estado Mérida indicándole que el Ejecutivo ha dado orden de decirle a la Junta, que es al ingeniero Julián Churión a quien le toca trazar la línea por donde debe construirse la carretera y que se le participará oportunamente la resolución que tome el Gobierno para evitar las dificultades que se han presentado³⁵.

Churión opinaba que la prudencia económica recomendaba trazar la vía hacia el noreste de Mérida donde estaba más desarrollada la industria:

[...] la cuestión no es saber cuáles son los departamentos del Estado más productores, para beneficiarlos más de lo que están por la naturaleza; puerto accesible y propicio; cultivo de trigo en su desarrollo, he aquí los datos que deben conducirnos al despejo de la incógnita que busca el Gobierno³⁶.

Es importante resaltar el texto de un párrafo del informe del ingeniero Churión, enviado el 25 de febrero de 1874 al Ministerio de Fomento, el cual explica sencillamente lo siguiente:

³³ Se denomina gneis a una roca metamórfica compuesta por los mismos minerales que el granito (cuarzo, feldespato y mica) pero con orientación definida en bandas, con capas alternas de minerales claros y oscuros. A veces presenta concreciones feldespáticas distribuidas con regularidad, denominándose en este caso gneis ocelado. El gneis se utiliza en construcción para hacer peldaños, adoquines, mampostería. <http://es.wikipedia.org/wiki/Gneis> [Consultado el 15/01/2012].

³⁴ A.G.N.V. “Carretera Mérida al Lago Maracaibo”, en *Sub-Fondo República. Sección del Ejecutivo. Ministerio de Obras Públicas, Mérida, 7 de enero de 1874*, s/f.

³⁵ *Ibidem*, s/f.

³⁶ *Ibidem*, s/f.

[...] Siendo esto así, la línea que más se aproxima al Halverg que recorre el Chama es la más conveniente para la carretera que uniría Mérida a San Carlos, es decir, que tomando esa vía fluvial por directriz y bajando por la orilla derecha, que es la menos escabrosa, con la pendiente del río, a una altura de 12 a 15 metros sobre su lecho, la línea que se describo sería el eje de la carretera que se imagina, suponiendo que esta ruta sea la que concilie los intereses generales del Estado y los deseos del Gobierno³⁷.

Churión cita a Mr. Gayffier y menciona las siguientes reglas, con respecto a porque el camino por la orilla derecha del río Chama llena todas las condiciones pertinentes:

En el estudio de un trazado jamás se deben perder de vista las condiciones que debe llenar, tales son:

Ser lo mas corto posible.

Para salvar las cuestas no presentar declives ni demasiado fuerte ni demasiado suaves.

Reducir al mínimo la suma de las subidas y bajadas, y no subir inútilmente para descender después.

En fin debe ofrecer una gran solidez. (Primer Tomo, 8)³⁸.

Los trabajos ejecutados se limitaron solamente a las exploraciones necesarias para determinar la línea que debía seguirse, el desacuerdo no permitió la continuación de los trabajos, por lo cual el Gobierno se vio obligado a ordenar la suspensión de la obra hasta que se resolvieran los medios más convenientes para zanjar las dificultades y designa al ingeniero Julián Churión a una nueva misión. Así parte a Trujillo el 6 de abril de 1874 e irónicamente un mes después de la partida del ingeniero, falleció el presidente de la Junta de Fomento, el general Francisco Angulo, el 14 de mayo de 1874³⁹.

Hasta la segunda década del siglo XX no contó el estado Mérida con un sólo camino carretero. En su resumen estadístico de la Venezuela de 1904,

³⁷ *Ídem.*

³⁸ *Ídem.*

³⁹ *Ibidem, slf.*



Veloz Goiticoa declara que todos los caminos del estado son para recuas⁴⁰. El llamado pomposamente Camino Nacional que unía Mérida y Trujillo era el mejor de todos y aún así, no permitiendo sino el paso de bestias, requería algunas reparaciones para que las recuas pudieran transitar con seguridad⁴¹.

Vale la pena destacar que las exploraciones realizadas por Churión en el Estado Mérida no fueron en vano porque no sólo aportaron datos para la historiografía de la ingeniería en Venezuela, sino para otras disciplinas científicas. En uno de sus informes realiza un análisis de la problemática del cambio climático, cito textualmente un párrafo del mismo:

[...] no es aventurado asegurar, que cuando el Estado haya duplicado su población, el clima de sus localidades habrá variado de una manera sensible, como ha cambiado el de Caracas, por ejemplo; pues está probado que el descuajo de los bosques, por consecuencia de las carreteras que se abren, los cultivos adyacentes a la vía, que fomenta la esperanza de mayor lucro, la multitud de industria que se desarrollan a favor de esas arterias, el uso del combustible en las grandes poblaciones, es la causa de la mutación de los climas y por consiguiente la del agotamiento de las aguas que tanto abundan en las comarcas feraces. Por ejemplo: en el Páramo de Mucuchíes se reducirán los volúmenes de hielo en sus picachos nevados, que dentro de poco se convertirán en una mina muy productiva para el Estado y de fácil explotación, pues por medio de la carretera podrá llevarse el agua congelada hasta Caracas, sin necesidad de pedirla al extranjero, (...) ejemplo de este cambio climático es el cultivo del trigo, que antes estaba circunscrito al espacio comprendido entre Apartaderos y Tabay, ha tenido necesidad de alejarse de esos puntos extremos, subiendo siempre en busca de una temperatura más benigna para su mayor desarrollo y esto explica por qué vemos las labranzas avanzando hacia lo más alto del Páramo de Timotes, alejándose de Apartaderos, cuando en Tabay vemos ya principiando a pulular la caña de azúcar⁴².

Churión explica que todo es producto del sufrimiento que está teniendo el clima y la civilización, que a su vez afecta a los diversos cultivos, él menciona que

⁴⁰ ARCILA, Eduardo. *Ob. Cit.*, tomo II, p. 151.

⁴¹ *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, Caracas, N° 3, Marzo 1911, p. 127.

⁴² A.G.N.V. "Carretera Mérida al Lago Maracaibo", en *Sub-Fondo República. Sección del Ejecutivo. Ministerio de Obras Públicas, Mérida*, 27 de enero de 1874, s/f.

el Páramo de Mucuchíes sí tendrá mayor suerte debido a su ubicación su altitud y longitud, pero que en cien años estos cambios serán muy pronunciados y evidentes.

Así mismo, en su reconocimiento del Puerto de Bobures⁴³, menciona que la comarca que sirve de límite es una extensa llanura de cinco a seis leguas de longitud:

[...] de piso seco y sólido por ser arenoso, excelente para la explotación no sólo de la palma de Yagua, de donde se puede extraer el aceite, sino también están otras plantas de magníficas maderas que pueden servir para la construcción, como palos de tinte entre otras⁴⁴.

En su informe sobre el reconocimiento del camino denominado de Mucuchíes refiriéndose a la construcción de la carretera de Mérida al Lago de Maracaibo, menciona: “por esta vía se encuentran varias fuentes de petróleo, muy abundantes, reconocidas por nosotros y que podría servir a futuro de gran valor nacional”⁴⁵.

Conclusiones

Sin duda alguna, el ingeniero Julián Churión, en sus cartas e informes se evidencia su visión de un país progresista, muy acorde a la época y la Venezuela del *septenio* de Antonio Guzmán Blanco. En relación a los trabajos de exploración y levantamiento topográfico, se evidencia la indiferencia y el rechazo al desarrollo de la región por parte de sus propios habitantes (Juntas de Fomento, vecinos de las localidades, entre otros), hechos evidentes de cómo el caudillismo regional prevelece a cualquier orden del gobierno central. La preocupación que manifiesta Churión sobre el cambio climático es un alerta al aceleramiento del desarrollo de las grandes poblaciones, hoy el clima en Mérida y sus adyacencias no es igual, el pico Bolívar tiene poca nieve y el calor llena a la ciudad de los caballeros. Mucho queda por investigar sobre la actuación de éste y otros ingenieros del siglo XIX en la historiografía de la ingeniería venezolana.

⁴³ *Ibidem*, s/f.

⁴⁴ *Ídem*.

⁴⁵ *Ibidem*, s/f.

