

Historia del transporte lacustre en el siglo XX: La empresa “Translacustre” C. A. y los ferry boats en el Lago de Maracaibo

Iván Salazar Zaíd

(Universidad del Zulia, Venezuela)

Antes de la llegada de los “ferry-boats” al lago de Maracaibo, la travesía y los viajes de costa a costa se realizaban por medio de piraguas goletas, lanchas y otro tipo de embarcaciones menores que comunicaban a Maracaibo con Los Puertos de Altagracia, Palmarejo, Cabimas, Lagunillas, San Timoteo, Tomoporo, Moporo, La Ceiba, La Ceibita, etc., que en su mayoría eran puertos de la costa oriental y sur del Lago de Maracaibo.

El establecimiento de campamentos petroleros en la costa oriental del Lago de Maracaibo intensifico, como era de esperarse, el tráfico de pasajeros y carga entre estas costas y la occidental donde se encuentra ubicada la Ciudad de Maracaibo. A pesar de que surgieron cientos de lanchas gasolineras y toda clase de vaporcitos para dar frente al tráfico la cantidad de pasajeros seguía superando al servicio de transporte existente. Debido a esto, algunos empresarios de Maracaibo interesados en mejorar el transporte lacustre en la región optaron por crear la empresa “C.A. Transporte La Translacustre” que fue fundada el 30 de abril de 1938 en la ciudad de Maracaibo, con un capital inicial de Bs. 225.000, que se encargaría de implementar un sistema de transporte por medio de ferris que comunicarían las dos costas del lago con sus travesías entre Maracaibo y Palmarejo.

Las compañías petroleras prestaron notable ayuda en la creación de la empresa La Translacustre, pues suscribieron un número muy regular de

acciones, y sus ingenieros contribuyeron a los estudios preliminares y en el asesoramiento que le dieron al comisionado que enviaron a Nueva York en cuanto a los planos y la adquisición de los ferris que permitirían el desarrollo del tráfico vehicular entre la región venezolana y el resto de la República.

Esta empresa fue fundada el día 30 de abril de 1938 con el objetivo de establecer un eficaz servicio de transporte lacustre entre las dos costas del lago. Las personalidades fundadoras, que conformaban la compañía eran: Samuel Belloso, Carlos Julio D'Empaire, Ramón Muchacho, Alcibíades León y Enrique Wagner, Ernesto Cook y otros. Sus oficinas estaban ubicadas en la calle Obispo Lazo, casa N° 15 y su número telefónico era el 3464. Inició sus actividades con un capital de 225.000,00 bolívares. Como transportaba pasajeros y todo tipo de vehículo se hizo muy importante y necesario para el comercio local. Esto le permitió crecer y aumentar su capital inicial de tal manera que en poco tiempo la empresa pudo adquirir nuevas unidades, lo que trajo como consecuencia, la ampliación de los muelles de atraque de Maracaibo y Palmarejo.

La construcción del muelle en el terminal de Palmarejo terminó de consolidar el proyecto de la empresa. Contaba con 900 metros de largo y fue construido de concreto reforzado sobre pilotes también de concreto. Su anchura era de 16 metros, permitiendo un amplio tráfico de vehículos y pasajeros. También tenía el muelle una magnífica sala de espera para beneplácito de los pasajeros.

El 18 de junio del mismo año el capital de la empresa fue aumentado al doble (Bs. 450.000,00) pues el capital inicial no era suficiente para los gastos de organización y la traída del primer ferry boat. Luego, teniendo la urgente necesidad de adquirir otro ferri para prestar mayor y mejor servicio al público, el día 28 de febrero de 1939 se resolvió aumentar nuevamente el capital, llevándolo a la cifra de Bs. 800.000,00, lo que permitió la compra del nuevo ferry, y se le instalaron al terminal de Palmarejo todas las comodidades requeridas.

La vida sencilla y apacible de los habitantes de Palmarejo duró hasta el año 1938 cuando se inicia en ese lugar la construcción de un puerto que recibiría en su atracadero a los ferrys boat que surcarían al Lago de Maracaibo. Este era un nuevo sistema de transporte muy cómodo y ventajoso, puesto que le permitía al usuario o pasajero realizar el traslado del parque automotriz, que por encontrarse con el obstáculo que ofrecía el lago no podía llegar hasta la ciudad de Maracaibo.

El 19 de febrero de 1939 arribó al puerto de Maracaibo el primero de estos Ferry-boat de "La Translacustre" que fue bautizado solemnemente el 5 de marzo del mismo año con el nombre de "Coquivacoa". Fue adquirido a un costo

de 500.000,00 bolívares e inició sus actividades el día viernes 10 de marzo, viajando entre el puerto de Maracaibo y el de Cabimas, conforme el itinerario y tarifa establecido previamente por la empresa. Esta ruta, prestó sus servicios hasta el 14 de junio del mismo año, fecha a la cual se terminó de construir el muelle de Palmarejo.

El ferry Coquivacoa, y los demás que fueron adquiridos luego, fueron contruidos especialmente para el tráfico del lago y equipados de acuerdo con los últimos adelantos. Cada uno contaba con dos motores diesel de 200 caballos. La construcción de cada buque es de acero y estaban provistos de 5 bodegas estancos o bodegas cerradas, para seguridad en caso de cualquiera emergencia, y tenían todo lo requerido para satisfacción del público. La ventaja de este transporte lacustre moderno era el que sus naves, en su recorrido desde Palmarejo a Maracaibo y viceversa, apenas echaban un tiempo de media hora, mientras que el antiguo transporte de “vaporcitos” que se utiliza aún en algunas rutas lacustres, en su peligrosa travesía mantenía en zozobra a sus pasajeros quizás por una hora o más dependiendo de las condiciones del tiempo.

Las primeras estadísticas sobre el movimiento de pasajeros y de tráfico automotor de la empresa son las siguientes:

De Maracaibo a Cabimas y viceversa

1.686..... bultos de mercancía

25.973.....pasajeros

871.....automóviles

147.....camiones

205.....camionetas

14.....bicicletas

23.....carritos

2.....autobuses

Establecido el tráfico por Palmarejo en vez de por Cabimas, el transporte desde Maracaibo a Palmarejo y viceversa, del 18 de junio hasta el 31 de diciembre de 1939 fue creciendo hasta arrojar las siguientes cifras:

77.044.....pasajeros

13.867.....automóviles y camión

13.252.....camiones de 1. y 1/2 toneladas

996.....camiones de 2 a 4 toneladas

107.....carritos

La Translacustre, con la puesta en servicio de su ferry-boat llenó una gran necesidad que la región zuliana tenía y reclamaba en cuanto a los medios de transporte y comunicación se refería al poner en servicio una unidad capaz de desempeñar su cometido para ese entonces. Grandes colas se formaban tanto en el atracadero de Palmarejo como en el de Maracaibo para poder embarcarse en cualquiera de los ferris que como cosa curiosa fueron bautizados con nombres que tuviesen como inicial la letra C y esos nombres eran: Coquivacoa, Catatumbo, Carabobo, Caracas, Cabimas, Cordillera, Caroní, Colón, etc.

Para los señores: Damián Sánchez, Isidro Gutiérrez, y Carlos Oberto, antiguos trabajadores de los Ferris fue una bonita época para Palmarejo y su puerto, fueron 24 años de bullicio constante y de alegría y de oportunidades de trabajo. (Varios, 2001: 116).

En el mes de julio de 1939, la compañía LA Translacustre ya convocaba a sus accionistas a una reunión para tratar lo relacionado a el aumento del nuevo capital, por lo tanto les informaba que según lo establecido para el pago de las acciones debían de proceder a depositar una segunda cuota pautada en un 20% que para la fecha les correspondía pagar.

Con el ferry “Coquivacoa” la orillas este y oeste del Lago de Maracaibo quedaron enlazadas, lo que a su vez permitió la conexión entre la Ciudad de Maracaibo con la población de Cabimas. Pasado un corto tiempo, luego de haberse culminado la construcción del nuevo terminal de pasajeros en la población de Palmarejo, el “Coquivacoa” empezó a actuar a manera de puente de acero entre las tierras del poniente y las del oriente del país.

En definitiva, la empresa “La Translacustre” con su sistema de transporte de ferry-boat dio un ingente impulso al tráfico y al transporte lacustre zuliano,

lo que aunado al inicio de la construcción de la carretera entre Motatán y Mene Grande, (la cual se encontraba para ese entonces en plena construcción) robustecería el desarrollo agrario y el transporte entre los estados Zulia y Trujillo.

Florentino Rivas, un margariteño que estuvo residenciado por muchos años en el Zulia, específicamente en la población de Mene Grande, municipio Baralt, tiene una anécdota digna de narrar, relacionada con un viaje que hizo con su carro recién comprado en el Ferry Coquivacoa. Sucedió que Florentino en plena “flor de la juventud” se embarcó con su nuevo carro en Maracaibo. Ya en el ferry subió a la parte alta de la embarcación donde se encontró con algunos amigos, quienes al enterarse de la adquisición de la flamante nave lo invitaron a celebrar con la entonces popular y afamada cerveza Zulia. Al llegar a Palmarejo, los celebrantes abordaron sus respectivos vehículos, pero Florentino contagiado de la camaradería y con unos tragos en la cabeza se vino acompañado de uno de sus amigos dejando su carro olvidado. Pasados los efectos de los tragos y la alegría, se percató de su olvido. Inmediatamente, alquiló un carro para hacer un viaje expreso hasta el terminal de Palmarejo. Al llegar al muelle de los ferris, se le identificó al Capitán y le comprobó ser el dueño del carro. Ya el carro había efectuado cinco viajes de ida y vuelta y al capitán solo le quedo decirle. ¡Muchacho, vos con semejante cabeza dejaste olvidado ese carro tan nuevecito! (Rivas, 2000: 78-79).

El 31 de marzo de 1939 ya la empresa “La Translacustre” contaba con otro ferry-boat, el cual fue encargado a los mismos astilleros de Estados Unidos que habían construido “El Coquivacoa”. El segundo de estos ferrys recibió el nombre de “Catatumbo”, construido también a un costo de medio millón de bolívares. Esto demostraba el éxito alcanzado por dicha empresa en tan poco tiempo de haber dado inicio a sus operaciones. Dichos ferris fueron construidos especialmente para facilitar el tráfico de personas, mercancía y parque automotor de costa a costa y estaban equipados de acuerdo con los últimos adelantos. Cada uno tenía 2 motores Diesel de 200 caballos de fuerza. La estructura de cada uno de ellos era totalmente de acero y estaban provistos de 5 bodegas estancos o bodegas cerradas, para seguridad en caso de cualquiera emergencia, contaban con todo lo requerido para satisfacción del público.

A estos dos ferris se agregaron otros con los nombres de: Cabimas, Cacique, Caracas, Carabobo, Cordillera, Cumarebo, Coro, Ceuta y por último el Colón y Caroní. Este último, era el más moderno, puesto que contrario a los otros, el lugar de recepción de los pasajeros era cerrado, con aire acondicionado y ubicado en la parte de abajo, lo que no permitía a los pasajeros disfrutar del paisaje ni la brisa lacustre (La Verdad, 10/6/2004), pero si de una temperatura fresca, aunque viciada por el humo del cigarrillo y una vista del fondo del lago a través de una claraboya, mientras que los carros iban en la parte de arriba. El

Caroní, que fue el último en adquirirse fue el más oneroso. Su costo fue de tres millones de bolívares (Bs.3.000.000,00,) ya que este, era guiado por control remoto. En fin, fueron doce las naves adquiridas por La Translacustre, que por motivo aún desconocido fueron bautizados todos con nombres cuyas iniciales era la letra C.

Sobre los ingresos obtenidos con el ferry desde el día 10 de marzo (fecha de inicio de sus operaciones) hasta el día 31 de marzo de 1939, presentamos a continuación una demostración de los primeros estados de cuenta de la empresa:

INGRESOS POR PASAJES.....Bs. 15.296			
	Discriminación	Cantidad	Costo
Pases	5.360	10.724,00	
	Niños	541	541,00
	Autos	226	2.260,00
	Camiones	38	760,00
Camionetas	17	255,00	
	Carritos	10	40,00
	Bicicletas	6	18,00
	Autobuses	2	160,00
	Mercancía	538	<u>538,00</u>
		Total:	15.296,00

EGRESOS DEL 10 AL 31-03-39.....Bs. 4.834,45	
Personal de oficina	545,00
Hotel para el Ingeniero	257,00
Junta Directiva	300,00
Local	100,00
Combustible	550,00
Ticket	180,20
Listas de pasajeros	70,00
Dr. L. Pinto Salvatierra	<u>150,00</u>
Total:	4.834,45
“88 viajes Bs. 15.296.- - por viaje Bs. 173,82 por día Bs. 695,27 – 22 días	
Gastos en 22 días Bs. 4.834,45 por día Bs. 219,75” *	

En noviembre del mismo año 39, la C.A. de Transporte “La Translacustre” en su empeño por mejorar cada vez más el servicio de transporte de pasajeros entre el puerto de Maracaibo y la zona petrolera, estableció un nuevo horario e itinerario vigente a partir del día 11 de noviembre que regiría los sábados, domingo y demás días de fiesta y las vísperas de estos de la manera siguiente:

SALIDAS DE MARACAIBO:

5, 8, Y 11 A.M. _ 2, 5, Y 8 P.M.

SALIDAS DE PALMAREJO

6.20, 9.20 a.m. – 12.20, 3.20, 6.20 y 9.20 p.m.

Este itinerario pudo fijarlo la C.A. de Transporte “La Translacustre” debido a que ya se había terminado de instalar la planta eléctrica del terminal de Palmarejo. Los demás días de la semana, mientras se dan por terminadas las obras del terminal y llegara el nuevo ferry que estaba en construcción, regiría el itinerario de costumbre. Es decir, no habría viajes nocturnos. Además, se escogió el día jueves y no el viernes como normalmente se hacía, para suspender las salidas de Maracaibo de las 11 a.m. y de las 2 p.m. con el fin de tomar el combustible de la semana y poder realizar las reparaciones a que hubiese lugar.

Establecido el tráfico por Palmarejo, creció el transporte de tal manera que al respecto creí conveniente ofrecer las siguientes cifras:

De Maracaibo a Palmarejo y viceversa, desde el 18 de junio hasta el 31 de diciembre de 1939:

Pasajeros.....	77.044
Automóviles y camionetas.....	13.867
Camiones de 1 y ½ ton.....	3.252
Camiones de 2 a 4 ton.....	996

Como se puede observar. Ese nuevo itinerario era una gran ventaja para los pasajeros del ferry boat, pues los habitantes de la costa oriental del lago podían permanecer en Maracaibo los domingos, y días feriados hasta las 8 p.m. Del mismo modo los pasajeros de esa zona que venían hacia Maracaibo, hasta las nueve de la noche. Esto demuestra que La Translacustre tenía como prioridad mejorar el servicio de transporte al pasajero en la medida que el proceso de organización que efectuaban se los permitiera.

Las estadísticas referentes al tráfico en los meses de enero a noviembre de 1940 demuestran de manera elocuente un progreso y un desarrollo económico, comercial y social de la región zuliana:

Transporte de Maracaibo a Palmarejo y viceversa

(Enero-noviembre 1940)

360.076..... pasajeros

36.356..... automóviles

11.089..... camiones de 1 y ½ toneladas

7.059..... camiones de 2 a 4 toneladas

125..... carritos

En el año 1941, la Translacustre tratando de diversificar un poco sus servicios y actividades adquirió una lancha “KRIS- KRIS” muy conocidas y famosas en aquel entonces, a la cual se le designó el nombre de “Translacustre N° 1”. Esta nave estaba equipada con dos motores de 275 caballos de fuerza cada uno y hacía el recorrido de Maracaibo a Palmarejo, a media máquina, en solo 15 minutos. Lo que hizo la empresa con esta lancha fue aprovechar los intermedios de los dos ferris boats, que viajaban desde las 5 de la mañana hasta las 9 de la noche para prestar mayor rapidez y eficacia al transporte de pasajeros.

Para el año 1952 ya la empresa contaba con cuatro ferrys en servicio activo más otro que mantenía en reserva para cualquier eventualidad. El recorrido de los ferris se iniciaba muy temprano, saliendo el primero desde Maracaibo a las 4.30 a.m. y el último a las 8.05 p.m. De Palmarejo salía el primero a las 5.45 a.m. y el último a las 9,20 p.m. De uno a otro puerto hacían diariamente la cantidad de 24 viajes con una duración de 45 minutos.

El costo del viaje en el ferry era de un bolívar por pasajero y existía una escala de pagos para los vehículos de acuerdo a sus características y el peso incluyendo la carga de los mismos. Se llegaban a admitir camiones con un peso de hasta 18 toneladas. En los casos en que el peso era superior al citado, se requería una orden especial de la administración. Los mismos dueños de los vehículos se encargaban de transportarlo hacia adentro del ferry y de sacarlos a la llegada a su destino. Como el trayecto entre Maracaibo y Palmarejo era relativamente corto (de 30 a 40 minutos aproximadamente) muchas familias en lugar de subir al salón principal que existía en la segunda cubierta preferían permanecer dentro de su automóvil. Otros preferían subir para tomarse una bebida refrescante mientras disfrutaban del paisaje, y de la brisa fresca que ofrecía el lago.

Fue increíble el aumento del tráfico desde Maracaibo para Caracas y viceversa, para los estados de la cordillera andina, el Departamento colombiano de Santander y para otros muchos puntos de Venezuela. Con la apertura del servicio de ferris, era frecuente ver en Maracaibo automóviles que ostentaban placas con diferentes lugares de origen, inclusive hasta del Perú. También se observaban camiones cargados de mercancías, frutas y legumbres que traficaban constantemente por el ferry. Por su rapidez, este transporte facilitó a las familias maracaiberas el paseo de fin de semana hasta los lugares de mejor clima, la mayoría de ellos pueblitos de los estados Trujillo y Mérida ubicados en la cordillera andina, tales como. La Puerta, La Mesa, Boconó, etc., donde se conseguían hotelitos y posadas con modernas comodidades.

A continuación, ofrecemos el movimiento de los ferrys-boats en los años: 1950-1951.

MOVIMIENTO DE LOS “FERRY-BOAT” 1950-1951

Mes y año	Pasajeros	Autos y camionetas	Camiones
Julio 1950	107.889	19.007	10.600
Agosto ”	99.038	16.549	10.555
Septiembre ”	90.161	16.962	9.427
Octubre ”	94.005	18.333	9.832
Noviembre ”	66.842	15.142	8.744
Diciembre ”	107.417	20.438	10.006
Enero 1951	115.419	20.803	10.413
Febrero ”	89.607	18.095	8.828
Marzo ”	107.417	20.802	9.955
Abril ”	99.274	20.283	10.112

Mayo "	97.760	20.729	10.759
Junio "	95.506	21.259	10.782
Totales	1.170.364	228.402	120.000

En el año 1955, arribó un nuevo ferry boat al puerto de Maracaibo bautizado con el nombre de “Cordillera”. Este nuevo Ferry fue construido en los astilleros de Houston por orden de la empresa Translacustre que para ese entonces su presidente era el señor Jorge Maisto y como gerente se encontraba el señor John Short. Tenía capacidad para 62 vehículos y quinientas personas y estaba dotado de un motor de mil caballos de fuerza que le permitían efectuar la travesía entre Palmarejo y Maracaibo, en apenas treinta minutos, un cuarto de hora menos que sus antecesores (La Verdad, 25-09-03: B-10).

A finales de la década de los años 50, la empresa Translacustre contaba ya con alrededor de cuatro ferry-Boat que ostentaban los nombres de: Catatumbo, Caracas, Cabimas, y Cordillera. A principios de la década de los 60 fueron adquiridos dos modernos ferris con los nombre de Colón y Caroní. Estos últimos, contaban con todas las comodidades que podía ofrecer para la época dicho transporte: bar, restaurant y ambiente musical con aire acondicionado. Estas comodidades se encontraban ubicadas en la parte interna de su estructura, de manera que la parte exterior pudiese ser utilizada totalmente para la ubicación de los automotores lo que permitía mayor capacidad para el transporte de los mismos. Sin embargo y a pesar de encontrarse la empresa en su pleno apogeo, la construcción del puente sobre el Lago de Maracaibo predijo a mediados de los años sesenta la desaparición de tan antiguo e importante transporte que por muchos años unió a las dos costas del lago en pro de un desarrollo del transporte, de las vías de comunicaciones terrestre, de la economía y el comercio de toda la región zuliana.

Buques de motor vs. Ferry-boat

Los propietarios de los pequeños buques de motor que tradicionalmente y durante muchos años venían cubriendo la ruta lacustre desde la ciudad de Maracaibo hasta los puertos del entonces Distrito Bolívar y que cumplían a cabalidad con un servicio de transporte lacustre de interés colectivo, con el cual se ganaba el sustento para el mantenimiento de sus familias, y el de otras muchas familias de los marineros y otros empleados, solicitaban al Presidente del estado Zulia que les permitiese utilizar el muelle propiedad del Estado ubicado en la población de Palmarejo, Jurisdicción del Municipio Santa Rita del Distrito Bolívar, ya que ese muelle fue construido durante la administración del Sr. Luis Roncajolo, precisamente con el propósito de facilitarle a ellos el tráfico por el Lago de Maracaibo. Esta petición se debía debido a que, según explicaban los afectados, ellos venían haciendo el tráfico por los puertos de

Santa Rita y Cabimas con mucha dificultad y perjuicio debido a que eran de muy bajo calado, por lo consiguiente los buques de su propiedad sufrían muchos daños y averías que afectaban sus ingresos al verse en la imperiosa necesidad de realzar las debidas reparaciones.

Aparte de esos inconvenientes veían con desagrado la puesta en funcionamiento del ferry-boat pues según su opinión este tipo de transporte llevaría a la ruina total a más de cien familias zuliana puesto que ellos no estaban en condiciones de competir con una empresa de esa categoría que venía equipada de un nuevo sistema de transporte y que contaba con un fuerte capital. Los dueños de los buques creían que se podrían salvar de la ruina si el Presidente del Estado servía de mediador ante tal situación, por lo que en comunicación dirigida a esta autoridad le manifiestan sus inquietudes al respecto y a su vez le solicitaban una pronta y favorable respuesta a sus justas aspiraciones. Los propietarios de los pequeños buques a motor que firmaban la referida correspondencia eran: Manuel Urribarrí, Jesús Hernández, José Cardozo, y Rodolfo Prieto.

Los ferris prestaron sus servicios en el lago de Maracaibo durante veintitrés años hasta que inició sus actividades el puente sobre el lago. En todo ese tiempo, no se registraron accidentes fatales. El único percance de cierta consideración lo sufrió el Catatumbo, en el año 1959, aproximadamente a la una de la madrugada, pero no prestando servicio. Ya había sido comprado por una empresa en el oriente del país, y cuando atravesaba el canal de la barra en viaje a su nuevo destino, chocó con un tanquero petrolero y se hundió.

Construido el puente, la empresa La Translacustre, quiso probar dejando unos ferris para cubrir la ruta Maracaibo-Bobures-Maracaibo, pero en ese entonces, era poca la demanda de personas para ese tipo de servicio, pero sobre todo de vehículos, que era la mayor fuente de recursos que producía este tipo de transporte, por lo cual no tuvo éxito.

Referencias:

I.- Fuentes primarias:

Documentales manuscritas:

Archivo Histórico del Zulia (A.H.Z.). Estado de Cuenta de la empresa “La Translacustre” dirigido al Ejecutivo del Estado, Maracaibo, 31 de marzo de 1939.

Archivo Histórico del Zulia (A.H.Z.). Boletín de Información de la Cámara de Comercio N° 11. Maracaibo 31 de agosto de 1939

Archivo Histórico del Zulia (A.H.Z.). Carta de la Transportistas propietarios de buques de motor, dirigida al Presidente del Estado Zulia, Maracaibo, 15 de agosto de 1939. Asunto general: Problemática del Transporte lacustre.

II.- Fuentes secundarias:

Bibliográficas:

Hernández, Luis Guillermo- Jesús Ángel Parra. Diccionario General del Zulia, (2 vols.), Banco Occidental de Descuento, Editorial Arte, Maracaibo, 1999.

Rivas, Florentino. Un Margariteño llamado Florentino Rivas. Relato testimonial. Mene Grande, 2000.

Varios autores. Cronistas del Lago de Maracaibo, Comisión V Centenario del Lago de Maracaibo, Acervo Histórico del Estado Zulia, Biblioteca Temas de Historia del Zulia, Ars Gráfica, S.A. Maracaibo, 2001.

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

Hemerográficas:

El Farol (revista). N° XXIV. Caracas: Mayo de 1941. Año II. Artículo: Transporte “La Translacustre”.

La Verdad, Maracaibo, 10 de junio de 2004

La Verdad, Maracaibo, 25 de septiembre de 2003.

Panorama, Maracaibo, 11 de noviembre de 1939, p. 8

Ilustración Nro. 1.- Ferry Catatumbo en la ruta Palmarejo-Maracaibo.



Ilustración Nro. 2.- Ferry Carabobo ruta Maracaibo-Palmarejo. Fotografía colección Arturo Fajardo.

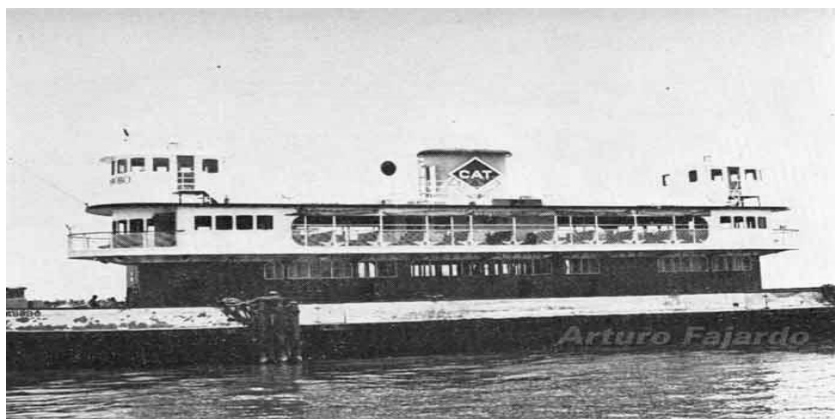


Ilustración Nro. 3.- Ferry Coquivacoa



Ilustración Nro. 4.- Ferri Cacique llegando al puerto de Maracaibo. (Fotografía colección Dr. Mervy E. González)



Ilustración Nro. 5.- Ferri Caracas desembarcando en el puerto de Maracaibo. Fotografía colección de Willi Michel.

