Werk

Titel: Die neuere Verkehrserschließung in Venezuela und ihre Auswirkungen in der Kulturl...

Autor: Borcherdt, Christoph

Ort: Berlin

Jahr: 1968

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?385984391_0099|log18

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

Die neuere Verkehrserschließung in Venezuela und ihre Auswirkungen in der Kulturlandschaft

Von

Christoph Borcherdt

Mit 6 Figuren

Summary: *The recent development of traffic-communications in Venezuela and its effects on the cultural landscape.*

Mainly during the last 15 years, considerable funds have been spent in Venezuela for the construction of an efficient road-net. In former times, the traffic was keyed to the nearest port, and consequently there was a number of isolated traffic centres. But the smaller ports are of no importance today; the oversea-trade has concentrated on the three ports, La Guaira, Puerto Cabello, and Maracaibo, as well as on the oilports.

An extensive network of highways which are trafficable throughout the year, serves the domestic trade which is continously growing more and more important. The new roads have a great power of attraction for the *Conuqueros* living in their vicinity. In many places one can see their small plantations and poor huts for many miles at a stretch. Here, near the roads, they have a possibility of selling their fruit occasionally. In the dry regions the water supply which is now enabled by tank-trucks results in the unsteady *Conuqueros* moving nearer to the roads.

In the densely populated region of the Andes, the traffic communications can only be partially developed. Here, the differences between the civilization standards in the valleys which are favourably situated with regard to transport facilities and the distant highlands are particularly striking. Coffee-growing which was prospering at the turn of the century has lost much of its former importance. Today, there are extensive plantations of sugar-cane, maize, pineapple, etc. Nevertheless, a considerable migration from the mountain regions is noticeable. The destinations of this migration are the lower mountain slopes and the colonization areas in the foreland south and north of the Andes, where there was a lot of malaria in the past, but which have gone through a strong economic development due to the new roads. The migration from the Andes to the cities is also very considerable. Among the cities in the Andes, Mérida and Trujillo show a great expansion. But the expansion of the cities on the foothills such as San Cristóbal, El Vigía, Valera, Acarigua, Guanare, and Barinas, is far greater still.

This shows that the new network of roads contributes a great deal to a shifting of the crucial points in the development of economy and population from the densely populated mountain areas to the lowlands. Great parts of the Andes, the mainly mountain district of Coro, and the peninsula Paria, which has poor traffic communications, are stagnation areas, partially with a considerable decrease in population. The greater number of the large cities, the young agrarian colonization areas in the southern part of the Basin of Maracaibo, and the forest areas interchanging with the savannah in the southeastern foreland of the Andes, as well as the surroundings of the young industry centre at the junction of the Caroní and Orinoco rivers, are the districts which at present have the greatest share in the economic progress of the country.

Für den Ausbau eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes ist in Venezuela vor allem im Laufe der letzten 15 Jahre sehr viel getan worden. Beträchtliche Mittel wurden

aufgewandt, um zunächst einmal ein weitmaschiges Netz von Beton- und Asphaltstraßen zu schaffen. Da und dort zweigen asphaltierte Stichstraßen ab, und dazwischen verästelt sich ein System geschotterter Nebenstraßen, teils für den Zubringerverkehr gedacht, teils auch Vorstufe für einen weiteren Ausbau des Hauptstraßennetzes.

Natürlich hat es auch früher schon Straßen und Wege gegeben, deren Bedeutung nicht unterschätzt werden soll, aber im Laufe der Zeiten haben sich die Ansprüche, die an ein Verkehrsnetz gestellt werden, sehr erheblich verändert. Die rasch steigenden Bevölkerungszahlen, neue wirtschaftliche Erfordernisse der verschiedensten Art und die Entwicklung der Technik führen zu einer Umbewertung der älteren Verkehrslinien und zu einer Neuorientierung des ganzen Verkehrswesens.

Vor allem sind durch den Ausbau eines modernen Fernstraßennetzes weite Landesteile nun ganzjährig miteinander verbunden, während früher der Verkehr in der Regenzeit infolge der aufgeweichten Straßen oder der Unpassierbarkeit der Furten wochen- oder monatelang völlig erlag oder zumindest erheblich verzögert war. Die Verkehrserschließung schiebt sich auch immer weiter in die Tiefländer der humiden und semihumiden Klimabereiche vor, die früher in starkem Maße malariaverseucht und daher nur wenig besiedelt waren, seit der von 1948 an mit großem Aufwand durchgeführten Malariabekämpfung jedoch entwicklungsfähige Siedlungsräume darstellen. Vor allem in den Niederungen beiderseits des andinen Gebirgszuges liegen Schwerpunkte neuer wirtschaftlicher Entfaltung.

Zunehmend gewinnt auch der binnenländische Warenverkehr zwischen allen Landesteilen an Bedeutung. Früher spielten die Querverbindungen im Innern nur eine untergeordnete Rolle, der Verkehr war in erster Linie auf den jeweils nächstgelegenen Hafen ausgerichtet. Tropische Erzeugnisse wie Kaffee, Kakao, Bananen, Tabak u.a. wurden exportiert, umgekehrt mußten alle industriellen Güter importiert werden.

Die zunächst fast zellenhafte Entwicklung eigenständiger Verkehrsgebiete war nicht zuletzt durch die morphologischen Gegebenheiten bedingt. In den zum Teil sehr steil reliefierten Gebirgsketten der Anden und der Küstenkordilleren ergeben sich für den Bau von Straßen und Eisenbahnlinien zahlreiche Hindernisse und Schwierigkeiten, die Verkehrserschließung erfordert daher riesige Summen. Auch in absehbarer Zukunft wird es nicht möglich sein, sämtliche Gebirgstäler durch Straßen zu erschließen. In den kleineren Seitentälern wird weiterhin das Maultier das wichtigste Transportmittel bleiben. Das bedeutet aber, daß durch den Ausbau des modernen Verkehrsnetzes wohl die größeren Talschaften manche Vorteile erlangen, in den schwer zugänglichen Teilen der Gebirgsregionen jedoch die Ungunst der Verkehrsverhältnisse erhalten bleibt und somit den wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten dort enge Grenzen gesetzt sind. Auf die damit zusammenhängende Problematik wird bei der Darlegung der besonderen Verhältnisse in den Anden noch näher einzugehen sein.

Im folgenden soll zunächst kurz geschildert werden, wie und in welchem Maße die Verkehrserschließung in Venezuela bis Anfang des Jahres 1966 vorangeschritten ist. Ausführlicher soll dann an Hand von Beispielen berichtet werden, welche geogra-

phisch relevanten Folgeerscheinungen der Ausbau des neueren Verkehrsnetzes mit sich brachte[1]).

I.

Eine nicht unwesentliche, aber in der Auswirkung doch nur begrenzte Rolle spielten in den ersten Jahrzehnten moderner Verkehrsentwicklung die Eisenbahnen (*Fig. 1*). Noch vor der Jahrhundertwende entstanden die ersten Bahnlinien, die in der Mehrzahl den Gütertransport zwischen den Häfen und den im Bergland gelegenen Städten erleichtern sollten. Den Anfang machte man 1877 mit der von Aroa zum Hafen Tucacas führenden Eisenbahn, die vor allem dem Transport von Kupfererzen zur Küste diente. 1883 wurde die in zahlreichen Kehren angelegte Bahnlinie von Caracas zum Hafen La Guaira eröffnet, 1888 die Strecke von Valencia zum Hafen Puerto Cabello fertiggestellt und 1892 im „Oriente" eine Bahnverbindung zwischen den Kohlengruben bei Naricual und dem kleinen Hafen Guanta geschaffen.

Innerhalb der Cordillera de la Costa entstanden 1887 eine Bahnlinie von Caracas nach Ocumare und 1894 als längste und bedeutsamste Querverbindung die Strecke zwischen den Städten Caracas und Valencia, deren Trassenführung in dem steil reliefierten Gebirgsland den Bau zahlreicher Brücken und Tunnels erforderte. 1891 erhielt Barquisimeto durch den Bau einer nach Aroa führenden Zweiglinie Bahnverbindung mit dem Hafen Tucacas.

Im Westen des Landes wurden 1895/96 zunächst zwei Bahnlinien zwischen dem Gebirgsrand der Anden und dem See von Maracaibo hergestellt. Vom Hafen La Ceiba an der SE-Küste des Sees führte die eine Linie zum Ausgang des Motatántales aus dem Gebirge bis in die Nähe der Stadt Valera. Die andere verband den Flußhafen Encontrados einerseits mit dem zu Füßen der Gebirgseinsattelung von Tachira gelegenen Ort La Fria und andererseits mit der jenseits der kolumbianischen Grenze am Ostrand der Sierra de Perijá gelegenen Stadt Cúcuta. Diese Strecke wurde später durch eine von Encontrados in östlicher Richtung nach Bobures führende Bahnlinie und im Westen durch eine Zweiglinie von Palmira nach Cassigua ergänzt. 1909 konnte als dritte Verbindung zwischen dem Andenrand und dem See von Maracaibo die Eisenbahn von El Vigía nach Santa Barbara fertiggestellt werden. Der Eisenbahntransport trat hier an die Stelle einer sehr riskanten und von der Wasserführung abhängigen Flußschiffahrt. Der Bau dieser drei Bahnlinien hängt zusammen mit dem gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts sehr an Bedeutung gewinnenden Kaffeeanbau. Darauf wird später noch zurückzukommen sein.

Im Nordwesten des Landes wurde die Stadt Coro im Jahre 1898 durch eine kurze Bahnstrecke mit dem kleinen Hafen La Vela verbunden und 1899 östlich von Caracas eine Bahnlinie vom Nordrand der Küstenkordillere bei El Guapo zum Hafen Carenero gebaut. Die Erdölgesellschaften errichteten am Beginn ihrer Erschließungstätigkeit zwei Eisenbahnen auf der Ostseite des Sees von Maracaibo, nämlich von Altagracia nach El Mene und vom Hafen San Lorenzo nach Mene Grande.

[1]) Die hier mitgeteilten Beobachtungen stammen von einer 1964 durchgeführten Reise, die dankenswerterweise durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft ermöglicht wurde. Der Verfasser möchte an dieser Stelle auch seinen Dank gegenüber Frau Dr. Inga Goetz (Caracas), Prof. Dr. V. Vareschi (Los Guayabitos), und Herrn H. Geyer (Baruta) zum Ausdruck bringen.

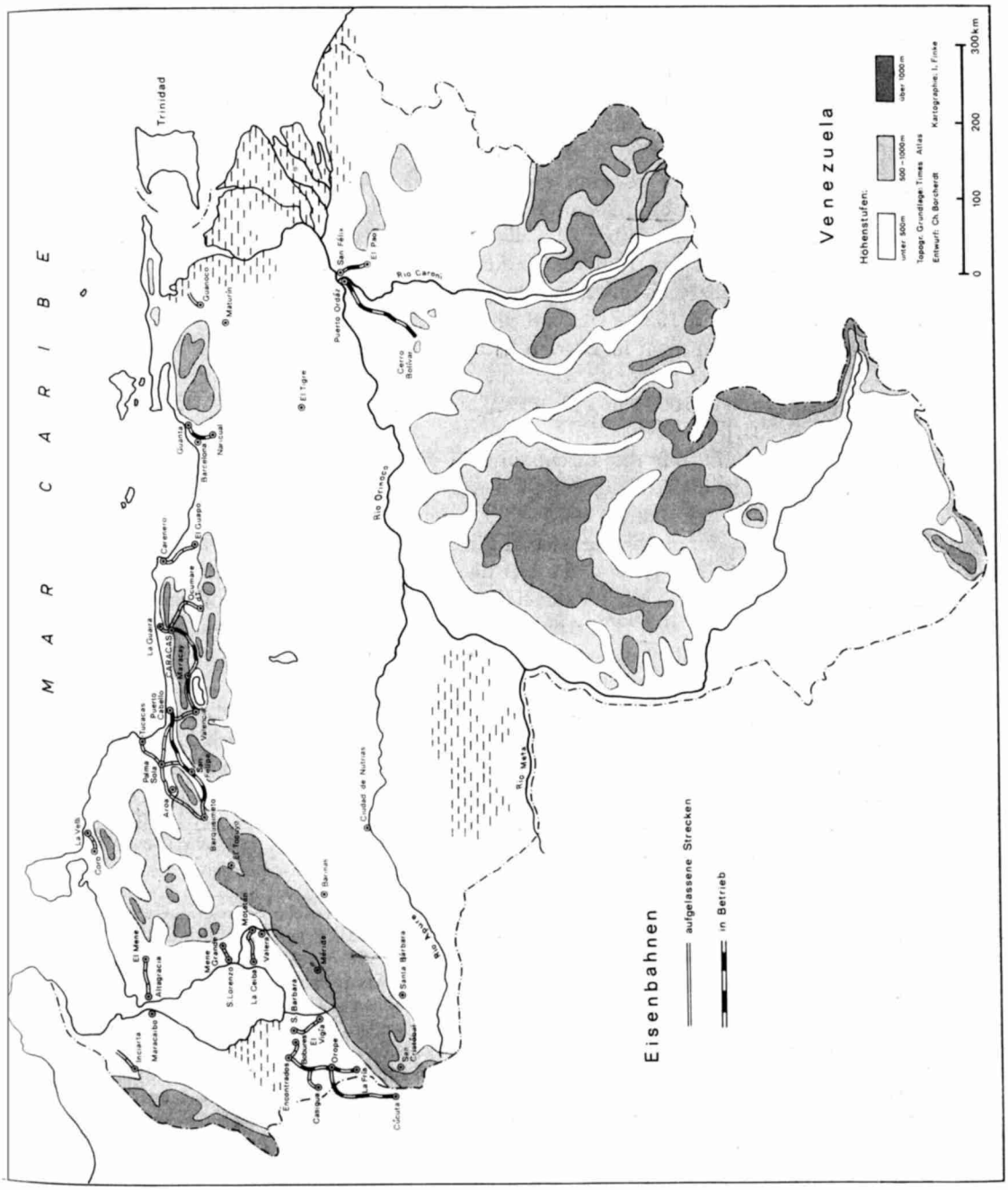

Fig. 1. Die Eisenbahnen Venezuelas

Von großem Nachteil für die Entwicklung des Eisenbahnwesens waren jedoch die verschiedenen Spurweiten der Eisenbahnen. Es gab daher an den wenigen Stellen, an denen sich zwei Bahnen hätten ergänzen können, keine Direktverbindungen, auch keine Möglichkeit der gegenseitigen Aushilfe mit Lokomotiven und Waggons. In Caracas lagen außerdem noch die beiden Bahnhöfe drei Kilometer auseinander. Ein größeres zusammenhängendes Eisenbahnnetz, wie es immerhin für den Westteil der Küstenkordillere denkbar gewesen wäre, ist demzufolge nie zustande gekommen.

Bis in die dreißiger Jahre haben die Eisenbahnen eine durchaus namhafte Bedeutung gehabt, mußten dann aber zunächst bei der Personenbeförderung, nach 1940 auch beim Gütertransport Einbußen hinnehmen. Die Mehrzahl der Linien wurde daher stillgelegt. Belief sich im Jahre 1920 die Personenbeförderung der Eisenbahnen auf rund 1,9 Mill. und 1930 sogar auf annähernd 2,8 Mill. Fahrgäste, so waren es 1950 auf den wenigen noch in Betrieb befindlichen Strecken nur rund 590000 und 1958 nur noch 108000 Personen. Der Umfang der Gütertransporte verringerte sich von insgesamt rund 365000 t im Jahre 1930 auf 87000 t im Jahre 1958. [El desarrollo economico, S. 331.]

Modernisiert wurde nur die Eisenbahnlinie von Barquisimeto zur Küste. Diese Bahn, die zunächst als Verlängerung der von Aroa ausgehenden Erzbahn gebaut worden war, ist in den Jahren 1954—58 auf einer neuen, wirtschaftlich sicherlich sinnvolleren Trasse durch das Yaracuytal verlegt worden, vermag sich aber trotzdem nicht zu rentieren[2]). In Betrieb sind außer dieser Bahnlinie heute nur noch die Eisenbahnstrecken von Caracas nach Valencia und von La Fria nach Encontrados. Dazu kommen die Bahn von den Steinkohlenbergwerken Naricual nach Guanta und die in der Guayana nach 1950 entstandenen Erzbahnen von El Pao nach Palúa (Iron Mines) und vom Cerro Bolivar nach Puerto Ordaz (Orinoco Mining).

Gelegentlich wird auch heute noch die Meinung vertreten, daß trotz der enormen Entwicklung des Straßenverkehrs in Venezuela in Zukunft doch noch Eisenbahnen gebaut werden sollten, vor allem eine Bahnlinie von dem neuen Industriezentrum am unteren Orinoco nach Norden zum Hafen Guanta oder sogar bis nach Caracas. Die Diskussion über derartige Projekte ist trotz des ständig wachsenden Defizits der bestehenden Bahnen noch keineswegs verstummt[3]).

---

[2]) Vgl. hierzu GORMSEN, 1963, S. 45ff. GORMSEN schildert auch, welche Schwierigkeiten schon für die ältere Bahnlinie über Aroa nach Tucacas bestanden. Als gegen Ende des ersten Weltkriegs die Bedeutung der zunächst florierenden Kupfergruben von Aroa plötzlich zurückging, legte die Bahnverwaltung in der Nähe von Barquisimeto Sisalpflanzungen an, um durch den Transport der Fasern zum Exporthafen den zurückgegangenen Güterverkehr wieder stärker zu beleben. Sind auch jene Pflanzungen längst verschwunden, so ist doch die Konzentration des Sisalanbaus auf die Umgebung von Barquisimeto geblieben.

[3]) Das *Instituto Autónomo de Ferrocarriles Nacionales* hat auf seiner Liste in der Reihenfolge der Dringlichkeit folgende Bahnlinien stehen: 1. eine Linie vom Hüttenwerk Matanzas am Orinoco nach Norden zu den Kohlengruben von Naricual (370 km) und zum Hafen Guanta; 2. eine Eisenbahnstrecke von Caracas über Valencia nach Puerto Cabello (200 km); 3. eine Linie von Caracas nach Barcelona (285 km); 4. eine Eisenbahn von Barquisimeto nach Maracaibo (364 km). Dazu kommt noch eine Reihe weiterer, jedoch als weniger vordringlich angesehener Eisenbahnstrecken. [Comercio Exterior de Venezuela, 1962, No. 9.] Es gibt andererseits recht eingehende

II.

Der Bau von Autostraßen hatte in der Anfangszeit gewisse Ähnlichkeiten mit dem Schienenverkehr. Man begann mit dem Ausbau der Wege zwischen den größeren Städten und ihren Häfen, dann folgten einige von den Hauptorten ausgehende und nicht sehr weit in die Umgebung reichende Stichstraßen.

Die seit etwa 1920 gebauten Straßen stellten für die damalige Zeit einen außerordentlichen Fortschritt dar, halten aber verständlicherweise keinen Vergleich mit den heutigen modernen Straßen aus. Damals bildeten sie die Voraussetzung, daß anstelle der Lasttiere vor allem Karren und Wagen die Transporte übernehmen konnten. Die Zahl der Automobile stieg nur sehr allmählich (1922: 2600 Autos, 1938: 22000).

Nachdem um die Mitte des 19. Jahrhunderts bereits die Wege zwischen Caracas und La Guaira (1845) und zwischen Valencia und Puerto Cabello für den Fahrverkehr hergerichtet worden waren, wurde 1865 als erste bedeutsame Verbindung im Binnenland die Straße zwischen Caracas und La Victoria gebaut. Erst ein halbes Jahrhundert später ist durch die Verlängerung dieses Straßenzuges über Valencia, Acarigua und weiter am Südostrand der Anden entlang bis nach San Cristóbal die erste Fernverbindungsstraße durch das westliche Venezuela fertig geworden. Durch das östliche Venezuela gab es um 1920 noch keine Fahrstraße, wohl aber schon Pläne, eine solche über El Sombrero nach Aragua zu bauen. In einer Zusammenstellung der bestehenden Straßen bei Bürger [1922, S. 240] werden im übrigen nur einige von den größeren Städten ausgehende Stichstraßen aufgezählt (*Fig. 2*). Die Gesamtlänge der mit Autos befahrbaren Straßen soll 1920 rund 2560 km betragen haben. Von den 365 km befestigten Straßen befanden sich die meisten im Umkreis von Caracas, die längste war die Straße nach Valencia [vgl. Marrero 1964, S. 541].

1925 wurde als bedeutende technische Leistung die *Carretera de los Andes*, heute als *Carretera Trasandina* bezeichnet, fertiggestellt. Zwischen Agua Viva und San Cristóbal hat sie eine Länge von fast 500 km und klettert am Aguila-Paß in zahlreichen Serpentinen bis zu einer Höhe von 4050 m hinauf. Ein weiterer bedeutsamer Paß mit 3050 m Höhe ist weiter im Südwesten zwischen den Städten Tovar und La Grita am *Páramo La Negra* zu überwinden. Im Gegensatz zu der etwas früher ausgebauten, am Südostrand der Anden entlangführenden *Carretera Occidental* durchquert die *Carretera Trasandina* dicht bevölkertes Gebirgsland. Da sie außerdem die Transporte aus den Kaffeeanbaugebieten zu den Endpunkten der Bahnlinien verkürzte, kam ihr alsbald auch eine sehr viel größere Bedeutung zu. Von Caracas aus dauerte damals eine Autoreise bis nach San Cristóbal vier Tage, wobei die Reisenden in Barquisimeto, Valera und Mérida übernachten mußten.

In den folgenden Jahren stagnierte der Straßenbau. Auch mit der längst geplanten Verbindung nach dem Oriente ging es nur langsam voran. Der westliche Abschnitt zwischen San Juan de los Morros, El Sombrero und Valle de la Pascua befand sich 1940 noch immer im Bau. In der Regenzeit war diese Straße nicht passierbar [Marrero 1964, S. 542].

Berechnungen, die auf die zu hohen Kosten und die zu geringe Auslastung der bestehenden und der geplanten Bahnlinien hinweisen. [El desarrollo economico S. 328ff.].

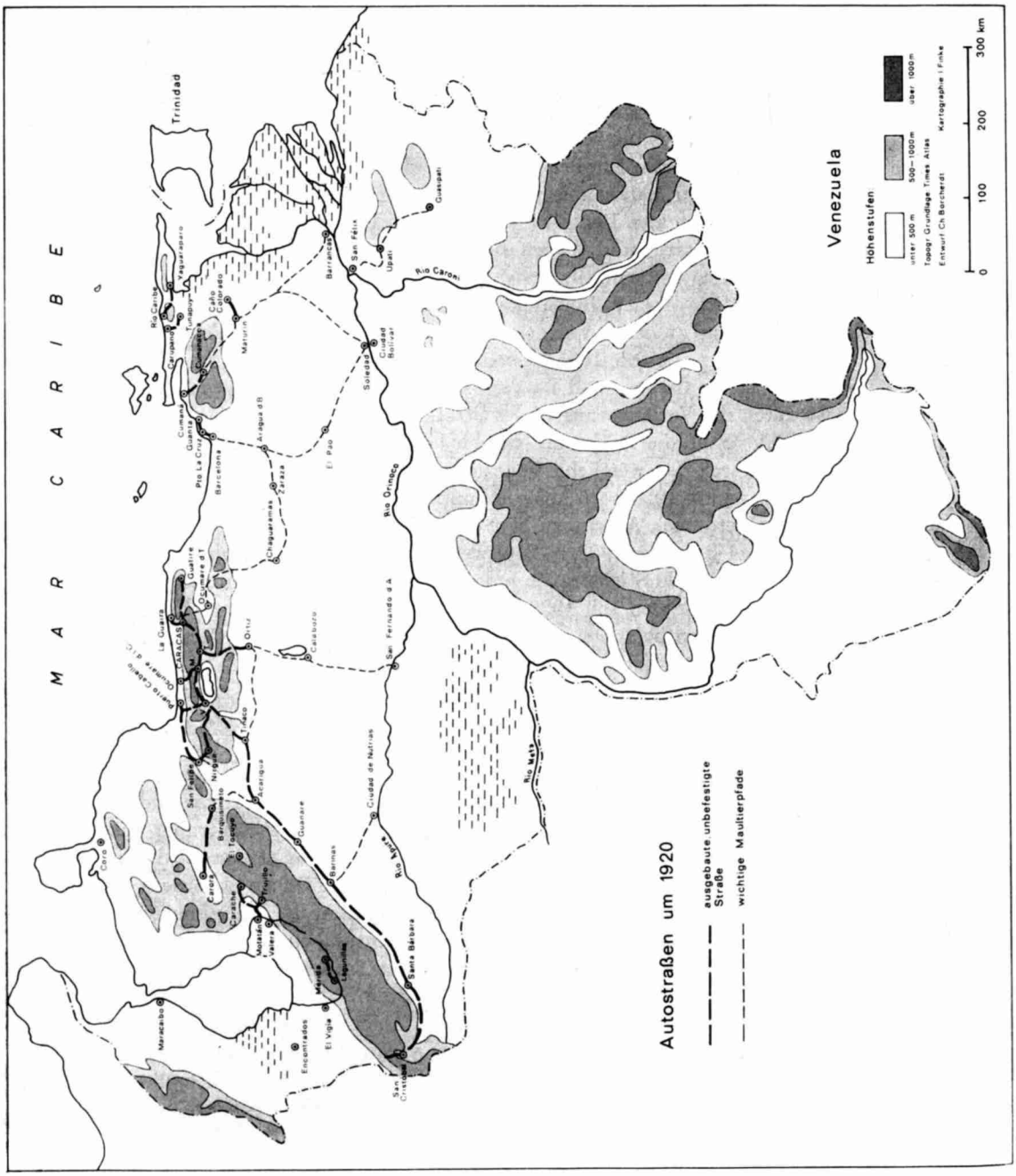

Fig. 2. Die Autostraßen Venezuelas um 1920

Der Gesamtumfang des für den Autoverkehr in Frage kommenden Straßennetzes betrug 1940 noch immer erst rund 5600 km, erweiterte sich aber dann von 1950 an sehr rasch. Bis 1963 ist die Gesamtlänge der ausgebauten Straßen auf 27500 km angewachsen, wovon 14000 km asphaltiert sind (1958: 5500 km). Die Zahl der Autos stieg von rund 40000 im Jahre 1940 auf heute weit über 400000 an [MARRERO 1964, S. 544. Informaciones de Venezuela 1964].

Haben die ersten Fernstraßen zunächst einmal die am dichtesten bevölkerten Gebirgsregionen der westlichen Küstenkordilleren und der Anden miteinander verbunden, so ist in den letzten beiden Jahrzehnten der Ausbau eines nahezu alle Landesteile erfassenden Straßennetzes begonnen und auch schon sehr weit vorangetrieben worden. Nach den ersten, vor allem die Nordhälfte des Landes durchquerenden Hauptverbindungslinien sind dann — wie ein Vergleich der *Figuren 3* und *4* zeigt — verschiedene Querverbindungen zwischen den ohnehin sehr weit auseinander gelegenen Hauptrouten geschaffen worden.

Eine besonders große Bedeutung hat unter den neuen Fernverkehrsstraßen die in den Jahren 1952—56 gebaute *Carretera Panamericana*, die im Westen bei San Antonio an den kolumbianischen Straßenzug anknüpft, dann unmittelbar am Nordwestrand der Anden entlangführt und bis Agua Viva auf einer neuen Trasse verläuft. Die weitere Strecke über Barquisimeto und Valencia nach Caracas war schon Bestandteil der auf die Anden zuführenden Straße.

An der Südostseite der Anden wurde die *Carretera Occidental* auf dem Abschnitt von Valencia über Acarigua bis nach Barinas vor einigen Jahren neu ausgebaut und asphaltiert. Der Fernverkehr mußte jedoch von Barinas aus durch das Santo-Domingo-Tal in das Gebirge hinauf zur *Carretera Trasandina*. Ende 1965 ist nun auch der Ausbau der von Barinas am Fuße der Anden nach San Cristóbal weiterführenden Straße vollendet worden. Diese Straße soll insbesondere die Absatzverhältnisse der Landwirtschaft im südlichen Tachira verbessern, dort neue Kolonisationsarbeiten und eine stärkere Nutzung der Wälder von Ticoporo ermöglichen.

Die Verkehrsverbindungen zwischen Caracas und Maracaibo konnten wesentlich verbessert werden durch den Bau einer neuen Straße von Palmarejo nach Carora und durch die 1962 vollendete Brücke über den schmalen Nordteil des Sees von Maracaibo.

Als Verbindungen zum Oriente sind zu nennen die parallel zur Küste verlaufende Straße von Caracas nach Barcelona, die über Puerto La Cruz und Cumaná zur Halbinsel Paria führt, und außerdem die schon sehr früh projektierte Straße über Valle de la Pascua und El Tigre nach Ciudad Bolivar, wo seit Januar 1967 eine Brücke über den Orinoco besteht. Diese Straße zieht weiter in südöstlicher Richtung über das Hochland von Guayana und ist über El Dorado hinaus asphaltiert. Sie soll bis zur brasilianischen Grenze ausgebaut werden und ihre Fortsetzung jenseits der Grenze bis nach Manáus finden.

Von allen Straßen des Landes kommt der von Caracas ausgehenden Autobahn nach Valencia die größte Bedeutung zu (1963: 9000 Fahrzeuge pro Tag). Das letzte noch fehlende Teilstück zwischen Las Tejerias und Caracas, das über steile Gebirgszüge der Küstenkordilleren hinwegführt, ist Ende 1965 dem Verkehr übergeben worden. Gleichzeitig wurde auch der neue, Valencia und Puerto Cabello verbindende

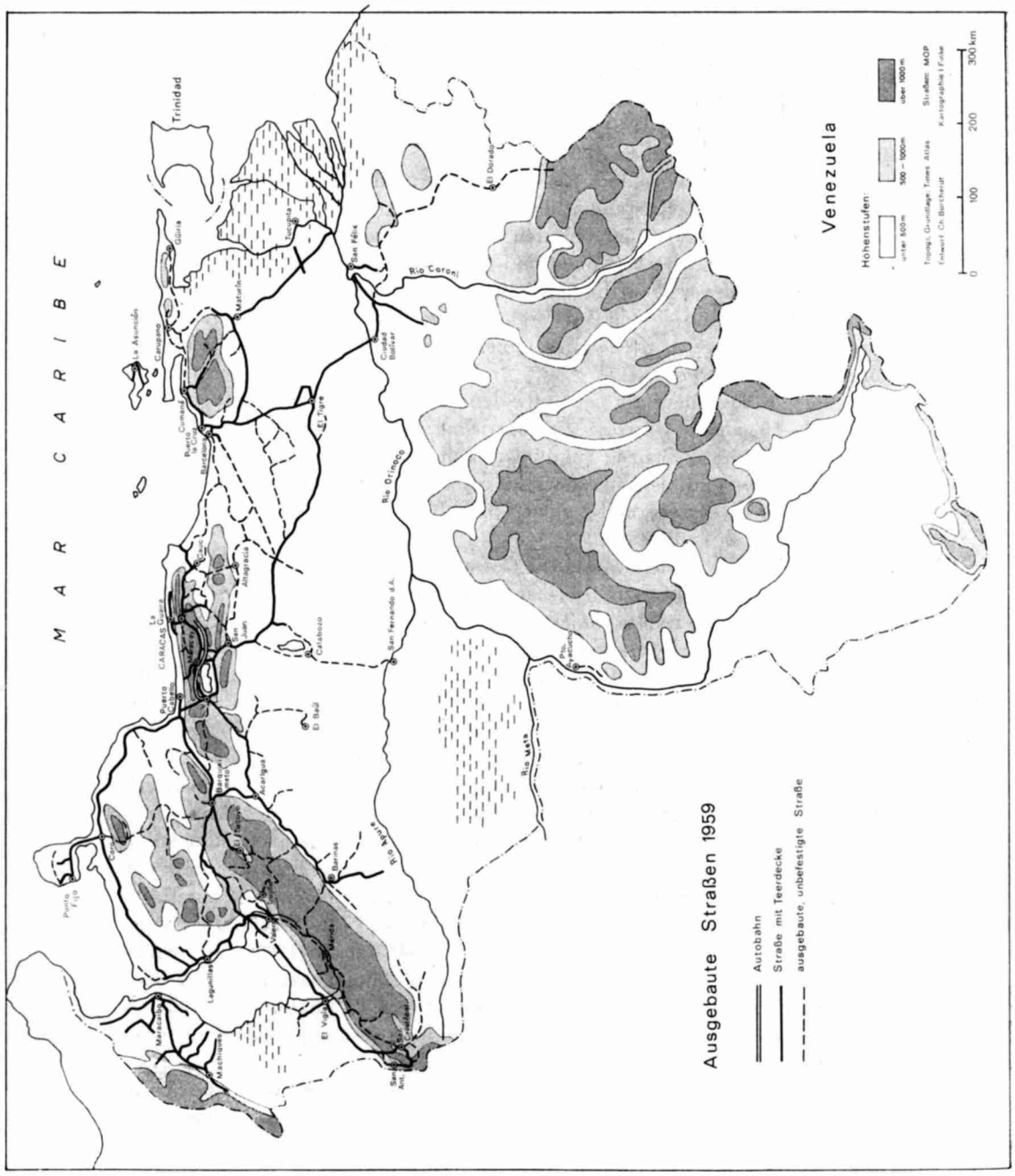

Fig. 3. Ausgebaute Straßen Venezuelas 1959

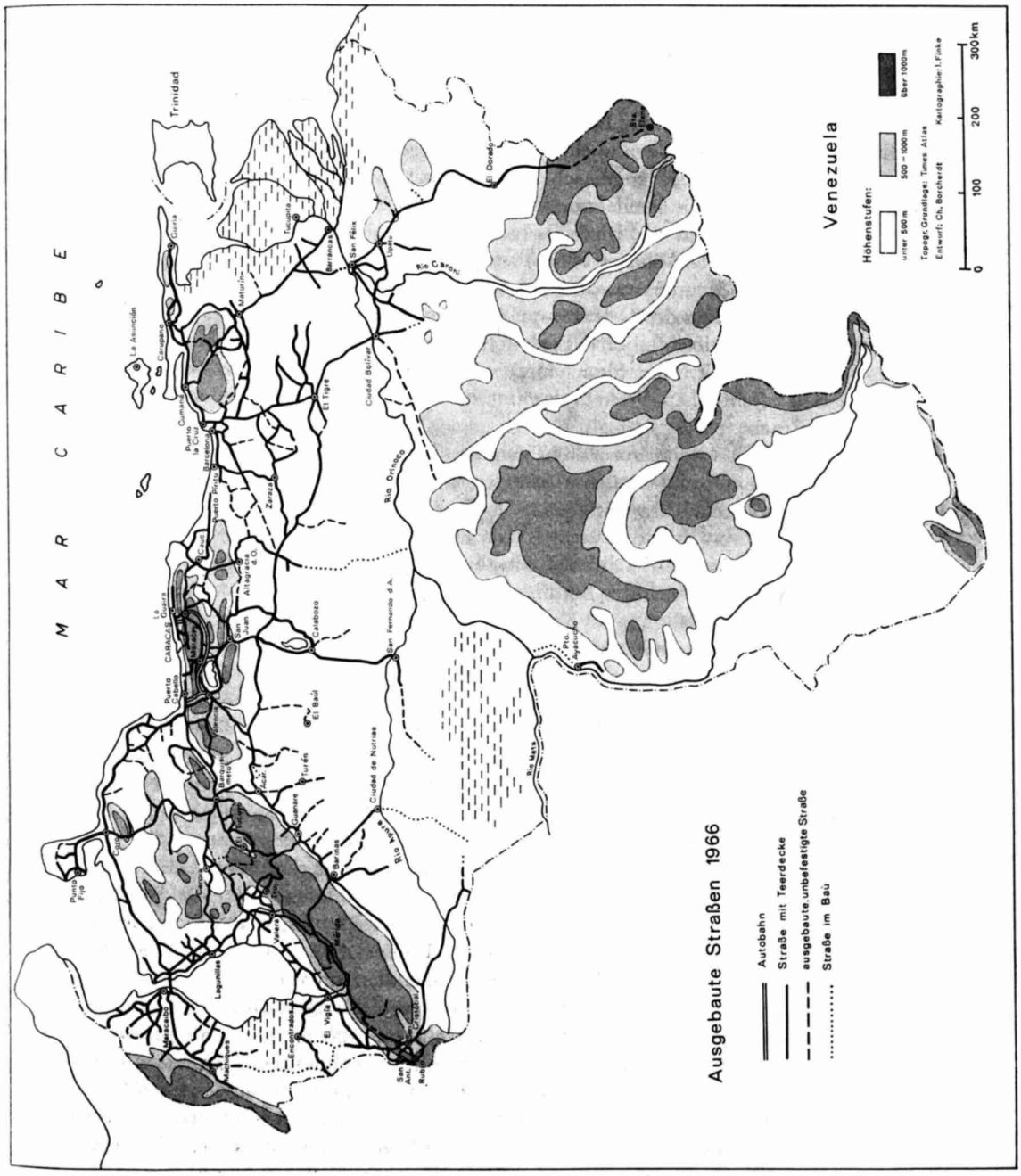

Fig. 4. Ausgebaute Straßen Venezuelas 1966

Autobahnabschnitt vollendet. Damit sind nun die beiden wichtigen Häfen La Guaira und Puerto Cabello über die beiden bedeutendsten Industriestädte Caracas und Valencia durch eine Autobahn verbunden. Die günstigen Verkehrsverhältnisse tragen wesentlich dazu bei, daß in diesem Abschnitt der Küstenkordillere das Schwergewicht der industriellen Entwicklung liegt.

Die *Figuren 3* und *4* zeigen auch, daß in jüngster Zeit in verschiedenen Gegenden ein schon vergleichsweise engmaschigeres Asphaltstraßennetz entstanden ist. Abgesehen von der weiteren Umgebung von Caracas handelt es sich dabei um die Erdöl-Fördergebiete, in denen die Ölgesellschaften auch zahlreiche zu Pumpstellen und Sammeltanks führende Nebenstraßen ausgebaut und asphaltiert haben. Das ist vor allem im Hinterland von Maracaibo, am Ostufer des Sees von Maracaibo und in den Ölgewinnungsdistrikten des Oriente um El Tigre, Anaco und Maturín der Fall. Das Teerstraßennetz ist dort teilweise noch wesentlich dichter, als es die Karte ersehen läßt, vor allem durch die zahlreichen zu den Pumpen abzweigenden Stichstraßen, aber für den öffentlichen Verkehr kommt die Mehrzahl dieser Straßen nicht oder kaum in Betracht.

Die Figuren zeigen weiterhin, daß in jüngster Zeit auch in weniger dicht besiedelten Gegenden von den Hauptstraßen abzweigende Nebenstraßen ausgebaut werden. In diesen dünnbevölkerten Landstrichen, vor allem im Vorland beiderseits des andinen Gebirgszuges, kommt dem Straßenbau eine besondere Bedeutung zu. Er bildet hier die Voraussetzung für die Erschließung neuen landwirtschaftlichen Siedlungsraumes. Die Straßen sind hier gleichsam Leitlinien einer sich verhältnismäßig rasch vorschiebenden dichteren Besiedlung.

Wenigstens mit einigen Worten sei schließlich auch noch die qualitative Seite des modernen Straßenbaus in Venezuela erwähnt. Während die Trassenführung der älteren Straßen aus den zwanziger und dreißiger Jahren noch ganz vom Relief abhängig war und sich im Gebirge durch das Umgehen schmaler, weit vorspringender Riedel und durch das Einbuchten in die zahlreichen, oft tief eingeschnittenen Quebradas eine sehr gewundene Straßenführung ergab, werden beim heutigen Straßenbau ungeheure Gesteins- und Erdmassen bewegt, um einen möglichst ausgewogenen Straßenverlauf mit nur sanften Kurven und nur flachen Steigungen zu bekommen.

In den Hügelländern, in den aufgeschütteten Becken innerhalb des Gebirges oder in den weiten Ebenen der Llanos ziehen die Straßen oft über Dutzende von Kilometern schnurgerade dahin. Nicht ungefährlich für den Autofahrer ist das in nächster Nachbarschaft der Straße frei weidende Vieh. Rinder, Ziegen und vor allem Esel haben auf manchen Straßenabschnitten gegenüber den Autos eindeutig das zahlenmäßige Übergewicht. Das eventuelle Auftreten von Straßenaufbrüchen erfordert ebenfalls die ständige Aufmerksamkeit des Autofahrers. Wo ein stark toniger Untergrund nur von einer dünnen Asphaltschicht bedeckt ist, hält er in der Regenzeit selbst einen geringen Verkehr nicht ohne Verformungen aus. Nicht zu verhindern sind Steinschlag und Vermurung vor allem während der Regenzeit. Die asphaltierten Straßen sind dann jedoch ungünstigstenfalls nur für einige Stunden nicht passierbar, während die nichtasphaltierten Straßen je nach den Untergrundverhältnissen und je nach der Dauer und Ergiebigkeit der Niederschläge oft wochenlang nicht benutzbar sind.

Diese letzte Feststellung möge nochmals unterstreichen, daß man die Bedeutung des neuen Asphaltstraßennetzes für ein Land wie Venezuela gar nicht hoch genug einschätzen kann. Bevor jedoch auf einige Folgeerscheinungen des neueren Straßenbaus näher eingegangen werden soll, gilt es noch einen kurzen Seitenblick auf die anderen Verkehrsmittel zu werfen.

III.

Nicht unwesentlich sind für ein weiträumiges Land die dem Luftverkehr dienenden Einrichtungen. Dem binnenländischen Linien-Flugverkehr stehen derzeitig 23 Flugplätze zur Verfügung. Innerhalb der verhältnismäßig dicht bevölkerten Gebirgsregion ist jedoch in jüngster Zeit dank des raschen und preisgünstigen Straßenverkehrs keine wesentliche Steigerung des Flugverkehrs zu verzeichnen. Eine wesentlich größere Bedeutung kommt ihm in den dünnbevölkerten und abgelegeneren Gebieten, vor allem in den Llanos, zu. Hier haben auch zahlreiche Hacienden einen privaten Landeplatz.

Im internationalen Linien-Flugverkehr werden die Flugplätze von Maiquetía, an der Küste unweit von Caracas gelegen, Maracaibo, Barcelona und Maturín angeflogen, wobei den beiden erstgenannten die mit weitem Abstand führende Rolle zukommt.

Unter den Seehäfen stehen Maracaibo, La Guaira und Puerto Cabello an erster Stelle. Alle übrigen Seehäfen haben nur sehr geringe Umschlagsziffern aufzuweisen, wenn man den Export des Erdöls einmal außer Betracht läßt. Solange es keine Straßen und keinen nennenswerten Lastwagenverkehr gab, hatten auch die kleineren Häfen wichtige Handelsfunktionen. Sie waren die Sammelplätze der auf den Markt gelangenden landwirtschaftlichen Produkte ihres Hinterlandes. Von hier aus wurden die Waren in Küstenbooten zu den größeren Häfen gebracht, um von dort dem nahen städtischen Markt zugeführt oder um zu Exportladungen zusammengestellt zu werden.

In gleicher Weise hatten die Flußschiffahrtshäfen ihre festen Einzugs- und Versorgungsgebiete. Vor allem erfolgte der Handel mit den Llanos vorwiegend über die Flüsse Orinoco und Apure. Zwischen Ciudad Bolivar und San Fernando de Apure bestand noch bis zur Vollendung der Straße von Calabozo nach San Fernando im Jahre 1957 eine regelmäßige Schiffsverbindung. Die Oberläufe der größeren Flüsse und verschiedene kleinere Nebenflüsse können von Booten mit nur geringerem Tiefgang befahren werden, zum Teil allerdings nur, wenn während der Regenzeit genügend hohe Wasserstände gegeben sind. In den verkehrsentlegenen Teilen der großen Niederungen, vor allem im Gebiet des Oberen Orinoco und seiner Nebenflüsse, sowie im westlichen und südlichen Randgebiet des Sees von Maracaibo ist das Boot auch heute noch das wichtigste Transportmittel. Es wird es auch dann noch bleiben, wenn weitere Straßen vom Südostrand der Anden und von den inneren Küstenkordilleren zum Apure und Orinoco oder vom Nordwestrand der Anden zum See von Maracaibo ausgebaut sein werden. Nur wird dann der Aktionsradius der Händler und ihrer Boote kleiner werden.

Im Unterlauf des Orinoco können durch die Ausbaggerung einer Fahrrinne bis hinauf zur Caroni-Mündung auch große Frachtschiffe bis zu den Erzverladestellen von San Félix und Puerto Ordaz sowie zum Hüttenwerk Matanzas gelangen.

IV.

Die Einflüsse, die von den einzelnen Verkehrsmitteln ausgehen und dazu beitragen, das Kulturlandschaftsbild zu verändern, sind in Umfang und Art recht unterschiedlich. Am wenigsten bemerkenswert sind die durch die Ausweitung des Flugverkehrs ausgelösten Veränderungen. Wesentlicher sind schon die mit der Erweiterung des Schiffsverkehrs verknüpften Folgeerscheinungen. Die Konzentration des Überseehandels auf die drei Haupthäfen Maracaibo, La Guaira und Puerto Cabello hat zu einem Ausbau der Hafenbecken und zur Erweiterung der Verladeeinrichtungen geführt, sowie ein starkes Wachstum dieser Städte zur Folge gehabt. Ähnliches gilt für die Ölhäfen, wo sich in relativ kurzer Zeit aus vorher unbedeutenden Orten wirtschaftlich recht aktive Städte entwickelt haben, insbesondere Puerto La Cruz und auf der Halbinsel Paraguaná die Hafenstädte Amuay, Las Piedras und Punta Cardón. Am Orinoco ist die Gründung der Siedlung Puerto Ordaz nicht zuletzt auch von der verkehrsgeographischen Situation mitbestimmt gewesen.

Bei den kleinen Hafenplätzen sind dagegen Stagnation oder Bedeutungsrückgang doch recht offensichtlich. In Tucacas beispielsweise erinnern wohl noch die Reste eines Bahnhofs, ein paar Gleise und einzelne demolierte Güterwagen an jene Zeiten, in denen hier die Kupfererze von Aroa auf kleine Küstenschiffe verladen wurden, auch liegen ein paar Zollboote am Kai, aber von einer bemerkenswerten Hafenfunktion kann nicht mehr die Rede sein. Bei den anderen kleinen Häfen an der Küste ist die Situation ähnlich. Die Binnenschiffahrtshäfen rund um den See von Maracaibo scheinen keine wesentlichen Veränderungen erfahren zu haben. Noch immer werden vor allem landwirtschaftliche Produkte in großen Mengen auf den Booten verfrachtet und vorwiegend auf den Markt von Maracaibo gebracht. In zunehmendem Maße erfolgen solche Transporte jedoch seit dem Ausbau der Straßen auch per Lastkraftwagen. Die Fertigstellung der Maracaibo mit dem Ostufer des Sees verbindenden Brücke hat die Wettbewerbsmöglichkeiten des Straßenverkehrs noch wesentlich erhöht.

Es liegt im Wesen der einzelnen Verkehrsmittel begründet, daß die Erweiterung des Straßenverkehrs die stärksten Veränderungen in der Kulturlandschaft nach sich zieht. Zahlreiche Orte haben, seit sie an das Straßennetz angeschlossen sind, eine wesentlich lebhaftere wirtschaftliche Entwicklung zu verzeichnen und damit zusammenhängend ein kräftiges Wachstum. Die größeren Städte haben fast alle im Laufe der letzten Jahre Umgehungsstraßen erhalten, an denen sich nun, unabhängig vom üblichen Schachbrettgrundriß, kleine Industriebetriebe, Baufirmen, Reparaturwerkstätten u. a. ansiedeln. Auch werden mit Anschluß an die neuen Straßen besondere Industrieviertel ausgewiesen. Die Herausbildung ganz spezifischer „Autoviertel" mit Tankstellen, Reparaturwerkstätten, Gaststätten und Handelsniederlassungen hat Otremba [1954 a] anschaulich geschildert.

Doch auch außerhalb der größeren Orte bewirken die neuen Straßen Veränderungen im Siedlungsbild. An manchen Straßen kann man von einer geradezu magnetischen Anziehungskraft der neuen Straßen sprechen. Kleine weilerartige Siedlungen weiten sich zu langgestreckten Straßendörfern aus. Auch haben zahllose

Conuqueros, unstete Selbstversorger-Landwirte, in verschiedenen Gegenden dicht neben den Straßen ihre dürftigen kleinen Hütten errichtet, bauen im 20m-Streifen neben den Straßen etwas Mais, Yucca, Schwarze Bohnen, auch Bananen, Orangen und Lechosa (= Papaya) an. Hier an der Straße bietet sich die Möglichkeit zum gelegentlichen Verkauf einiger Früchte, ergeben sich auch Gelegenheiten, um von einem Lastwagen zur nächsten größeren Siedlung mitgenommen zu werden. Ein paar Bolivares, sei es nun als Erlös für einige Anbau-Überschüsse, sei es als Entgelt für die Ausführung einiger Gelegenheitsarbeiten in einem Mittelpunktsort oder auf einer Hacienda, braucht auch der anspruchsloseste Conuquero für die allernotwendigsten Anschaffungen. Hinzu kommt noch, daß das Leben an den größeren Durchgangsstraßen abwechslungsreicher ist, mehr Unterhaltungsmöglichkeiten gegeben sind und daß ein gewisser Kontakt mit dem „modernen Leben" besteht.

An sich sind die *Conuqueros* eine der großen Plagen des Landes. Sie vernichten die Wälder, kümmern sich wenig um die Besitzrechte, können selbst aber Besitzansprüche geltend machen, wenn sie einige Jahre hindurch den von ihnen gerodeten Boden bewirtschaftet haben. Meist ziehen sie allerdings nach wenigen Jahren weiter, wenn nämlich das Unkraut zu üppig wird, die Ertragfähigkeit des Bodens nachzulassen beginnt und in der Nähe der Hütte kein geeignetes Land mehr zur Verfügung steht. Dann wird eben an anderer Stelle auf nicht genutztem Staats-, Gemeinde- oder privatem Großgrundbesitz mit der Rodung begonnen. Früher ging das vielfach nicht ohne ein irgendwie geartetes Pachtverhältnis, aber seit dem Ende der Diktatur ist die Zahl der irgendwo einfallenden und Duldung erheischenden „*ocupantes*" beträchtlich gewachsen.

Ob sich das Problem der „*ocupantes*" von selbst erledigt, wenn im Zuge der Agrarreform die landlose Agrarbevölkerung Siedlerstellen erhält, bleibt abzuwarten. Sicher ist, daß die Gruppe der *Conuqueros* in jüngster Zeit differenzierter geworden ist als sie es in Hinblick auf die unterschiedlichen physisch-geographischen Gegebenheiten ohnehin schon war. Die zunehmende Beteiligung am Marktgeschehen führt zwar nicht gleich zu einer generellen Umwandlung der *Conuco*-Wirtschaft, wohl aber kommt es da und dort zu einer gewissen Umorientierung. Es gewinnen die Formen „semipermanenter *Conuco*-Wirtschaft" an Bedeutung, wobei Dauerkulturen wie Orangen, Lechosa, auch Bananen, neben dem weiterhin wandernden Feldbau gepflanzt werden oder der bisherige Selbstversorgeranbau durch zusätzliche Mais- und Yucca-Flächen, auch durch die Hinzunahme von Baumwolle, zum Zwecke der Marktbelieferung erweitert wird.

In den humiden und semihumiden Gebieten sind die Möglichkeiten zur Herausbildung verschiedenartiger semipermanenter *Conuco*-Wirtschaften natürlich ungleich größer als in den semiariden Gegenden. Auch trifft man in der Nähe größerer Siedlungen und an den stärker frequentierten Fernstraßen auf solche mehr oder minder sich an der Marktbelieferung beteiligenden Betriebe in weit größerer Zahl als in den entlegenen Bereichen. Sie fallen besonders auf am Nordfuß der Anden entlang der *Carretera Panamericana*, wo sich vor allem in dem Abschnitt zwischen La Fría und Caja Seca in einem früheren Regenwaldgebiet ihre Hütten und kleinen Pflanzungen

an manchen Stellen über mehrere Kilometer hin aneinanderreihen[4]). Hier werden ebenso wie etwa bei den Straßenrandsiedlungen in den feuchteren Teilen des Hinterlandes von Maracaibo zwischen Cuatro Bocas und La Concepción vorwiegend Bananen und andere Früchte für den Markt erzeugt. Auch an den Straßen auf der Halbinsel Paria trifft man immer wieder weilerartige Straßenrandsiedlungen, während im Ölgebiet von Caripito dank des dichten, zu den Bohrtürmen und Ölpumpen hinführenden Straßennetzes weniger Reihensiedlungen, dafür weitflächig verhältnismäßig dichte Streusiedlungen zu sehen sind. Östlich von Caracas konnte man 1964 zu beiden Seiten der eben vollendeten Straße zwischen Caucagua und El Guapo beobachten, wie sich mit dem Straßenausbau auch die Brandrodung und die Besiedlung durch *Conuqueros* voranschieben. Ähnliche Feststellungen ließen sich beispielsweise auch südlich der Küstenkordillere in der Gegend östlich von Altagracia de Orituco treffen.

Ob diese teils mehr, teils minder dicht gruppierten Straßenrandsiedlungen in etwa bestehenbleiben, ob also die *Conuqueros* wenigstens zum Teil bei solcher Lagegunst an den Straßen seßhaft werden, ob den Weiterwandernden eine zweite Siedlerschicht folgen wird oder ob diese jungen Siedlungen zum Teil eventuell nur von kurzer Dauer sind, das wird sich erst im Laufe der nächsten Jahre zeigen.

Eine eindeutige Unterscheidung von *Conuco*-Betrieben und kleinen *Fincas* mit verbrieftem Grundbesitz ist übrigens nicht immer auf Anhieb möglich. Auch im landläufigen Sprachgebrauch werden Wanderfeldbaubetriebe und kleine bescheidene *Fincas* nicht unterschieden, sondern beide Formen als „*Conucos*" bezeichnet. Physiognomisch sind sich die Nutzflächen beider Betriebsgruppen außerordentlich ähnlich, weil vielfach auch auf betriebseigenen Flächen der Feldbau wandert, ein mehr oder minder großer Teil des Landes als „*barbecho*", als Brache, dem Gras- oder Baumwuchs überlassen bleibt. Am ehesten läßt sich nach der Art der Behausung eine Unterscheidung treffen, denn eine als Dauerwohnsitz dienende *Finca* ist normalerweise ein mehr oder minder festes Haus aus Lehm, Brettern oder Hohlblocksteinen und mit Türen und Fenstern versehen. Die Hütte eines *Conuqueros* ist wesentlich einfacher und eben nur als vorübergehende Einrichtung erstellt; es können Wände fehlen oder unvollständig bleiben. Und gerade solche provisorischen Hütten sind in den als Beispiele geschilderten Straßenabschnitten recht zahlreich anzutreffen.

In den Trockengebieten, vor allem im Nordwesten des Landes, kommen zu den bereits genannten noch andere Motive hinzu, die in diesem dünn besiedelten Raum für eine gewisse Siedlungskonzentration an einigen Abschnitten der neuen Durchgangsstraßen sprechen. Beim Bau der Straßen sind streckenweise tiefe Materialaushubgruben in einigen Abständen angelegt worden, in denen sich in der Regenzeit das Wasser sammelt, so daß sie für die Ziegen- und Eselhaltung, in den weniger trockenen Gegenden auch für die Rinderhaltung als Tränken dienen können.

[4]) Vgl. hierzu auch K. Hueck [1961, S. 203]. — In einem offiziellen Bericht über die wirtschaftliche Entwicklung in Venezuela wird das Heranrücken der „*conuqueros*" an die Straße ebenfalls erwähnt. Dazu werden Vorschläge entwickelt, wie durch die Anlage von Stichstraßen in regelmäßigen Abständen dem Wunsche nach besserer Verkehrserschließung Rechnung getragen u. zugleich die wilde Besiedlung in geordnete Bahnen gelenkt werden könnte. [El desarrollo economico de Venezuela S. 189ff.]. — E. Otremba teilt ebensolche Beobachtungen aus der Guayana mit [1954 b, S. 156].

Wichtig ist auch die Möglichkeit der Versorgung mit Trinkwasser entlang den neuen Straßen. An der Straße von Coro nach Maracaibo, an den Straßen auf der Halbinsel Paraguaná und ebenso auch an der Lagunillas mit Carora verbindenden Straße sieht man bei den straßendorfartigen Siedlungen, daß bei jeder Hütte, gleichgültig ob sie sich dicht neben der Straße befindet oder etwas abseits, ein oder zwei ausgediente Teerfässer stehen, die als Wassertonnen dienen. In gewissen Abständen kommt hier ein Tankwagen vorbei und bringt das notwendige Trinkwasser. Früher hatte die Nähe zu einer *Quebrada* oder zu einem Flußbett mit einem auch in der Trockenzeit nicht versiegenden Rinnsal oder mit erreichbarem Grundwasser den Ausschlag bei der Wahl des Siedlungsplatzes gegeben. Heute wird vielfach die Nähe vor allem der ganzjährig befahrbaren Straßen im Hinblick auf die Versorgungsmöglichkeiten vorgezogen.

Die Möglichkeiten zum Verkauf landwirtschaftlicher Produkte sind in den Trokkengebieten naturgemäß sehr gering. Das Angebot beschränkt sich im allgemeinen auf Ziegenkäse. Es ist ganz bezeichnend, daß einem gerade an den Straßen durch die Trockengebiete des Nordwesten bei zahlreichen Hütten Singvögel in kleinen Holzkäfigen sowie selbstgefertigte Hängematten angeboten werden.

Gelegentlich trifft man auch ein etwas vielseitigeres Heimgewerbe an, dessen Erzeugnisse an der Straße verkauft werden. So befassen sich in der Trockenzone des Chamatales in den Anden die Bewohner einiger Orte westlich von Ejido mit der Herstellung von Besen und anderen kleinen Gebrauchsartikeln. Im Oriente sind nördlich von Caripito Holzwaren der verschiedensten Art am Straßenrand ausgestellt. Südlich von Barcelona, an der nach El Tigre führenden Straße, werden einem aus Holz gefertigte viereckige Blumentöpfe mit Orchideen angeboten. Hinzu kommen noch, aber das gilt für alle derartigen Straßensiedlungen, die zahlreichen kleinen Verkaufsbuden mit ihrem Angebot an Salz, Seife, Coca Cola und anderen Artikeln.

V.

Ein zunehmender Ausbau des Straßennetzes ist nicht zuletzt eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Durchführung und für das Gelingen der Agrarreform. Versorgung und Absatz der neuen „*asentamientos*" müssen gesichert sein. Kommt es doch in Anbetracht des auf allen Gebieten der Lebenshaltung bestehenden starken Gefälles zwischen Stadt und Land sehr darauf an, daß in den neu geschaffenen Dörfern und in den durch verschiedene Maßnahmen der „*Reforma Agraria*" geförderten Siedlungen ein höherer Lebensstandard erreicht wird, als er bisher in den ländlichen Gegenden üblich war. Verschiedene Annehmlichkeiten, die bisher nur dem Städter erreichbar waren, müssen auch in den ländlichen Gebieten vorhanden sein, wenn man die Stadtwanderung abbremsen und eine Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion erreichen will. Ganzjährig befahrbare Straßen sind dafür eine wesentliche Vorbedingung.

Die Hauptgebiete der seit 1960 mit großem Aufwand durchgeführten Agrarreform, bei der bis Ende 1965 bereits über 100000 Familien neues Land zugeteilt oder ihr bisher gepachtetes Land als Eigentum übereignet bekamen, liegen in den Küsten-

kordilleren und im Gebirgsvorland beiderseits der Anden. Diese Gebiete sind im Laufe der letzten Jahre durch von den Hauptstraßen abzweigende Stichstraßen an das Verkehrsnetz angeschlossen worden. Auch kleinere Ortsverbindungswege werden in zunehmendem Umfang ausgebaut. Von 1960 bis Ende 1965 wurden im Zuge der Agrarreform rund 8000 km interne und Anschluß-Straßen für die ländlichen Siedlungen gebaut.

Gute Verkehrsmöglichkeiten waren auch eine wesentliche Voraussetzung für die Herausbildung neuer Anbauschwerpunkte von Kartoffeln und Gemüse sowie für die Erweiterung einzelner schon länger bestehender Zentren des Intensivkulturenanbaus. Es finden sich solche spezialisierten Anbaugebiete in der Küstenkordillere und in den Anden, und zwar in Höhenlagen von über 700 m, weil sich nur dort qualitativ befriedigende Ernten erzielen lassen. Wichtig sind außerdem ein flaches oder nur wenig geneigtes Gelände und eine ausreichende Wasserversorgung für die Beregnung während der Trockenzeit. Die Mehrzahl dieser auf den Anbau von Intensivkulturen eingestellten Siedlungen ist erst in den Jahren nach 1950, ein Teil erst nach 1958 entstanden, wobei ein deutlicher Zusammenhang mit dem Ausbau der Straßen besteht. So ist beispielsweise 1959 eine Gruppe etwa 150—200 ha großer Betriebe östlich der Stadt Nirgua von Siedlern spanischer Herkunft gegründet worden. In einem in 750 m Höhe gelegenen kleinen Becken in der Küstenkordillere werden hier unter Zuhilfenahme von Beregnungsanlagen vorwiegend Kartoffeln angebaut. Die Ernte wird zum größten Teil nach Valencia und Caracas verkauft.

Ein anderes solches Kartoffelanbauzentrum ist 1959 unmittelbar im Zusammenhang mit dem Straßenausbau südwestlich von Barquisimeto bei dem Ort Sanare entstanden. Südlich von El Tocuyo baut eine Gruppe von Betrieben vorwiegend Tomaten an. Im Bergland von Cumaná hat der Gemüseanbau bei Caripe durch steigenden Absatz im Ölgebiet von El Tigre und in Ciudad Bolivar an Flächen gewinnen können.

Alle diese Anbauzentren sind stark spezialisiert, etwa ganz auf den Anbau von Kartoffeln oder von Tomaten, Zwiebeln, Knoblauch, Karotten usw. Die Siedler, die sich dem Intensivkulturenanbau widmen, treten niemals einzeln in Erscheinung, sondern immer in mehr oder minder großen Gruppen. Das hat mehrere Gründe, von denen nur jener hervorgehoben sei, daß ein Anbauzentrum groß genug sein muß, um Transporte lohnend zu machen und um sich auf dem Markt durchsetzen zu können. Zum überwiegenden Teil liegt der Intensivkulturenanbau in Händen von eingewanderten Ausländern, unter denen die *Isleños*, die Einwanderer von den Kanarischen Inseln, die größte Gruppe darstellen. Nur in den Anden wird bei Timotes und La Venta Gemüseanbau auch von Indios betrieben. Der Anbau ausländischer Kartoffelsorten hat sich in den Anden bereits an verschiedenen Stellen durchsetzen können, seit durch die stark verkürzten Transportzeiten ein Absatz auch in die entfernteren Städte möglich geworden ist.

Abgesehen von diesen Anbauschwerpunkten für Kartoffeln und Gemüse ist eine zunehmende Ausrichtung auf den Markt auch an zahlreichen anderen Stellen zu beobachten. Im weiten Umkreis von Caracas und im Hinterland von Maracaibo sind beispielsweise Geflügel- und auch Schweinezuchtbetriebe in großer Zahl zu finden.

Die Milchviehwirtschaft hat insbesondere in Zulia, im Westen und Südwesten des Sees von Maracaibo, einen sehr beachtlichen Aufschwung erfahren. Dort trifft man ebenso wie im nordwestlichen Randgebiet der Llanos auch auf die Aufzucht von Qualitätsvieh spezialisierte Betriebe an. Pflanzungen mit einigen Dutzend Hektar Orangenbäumen als Monokultur sind vor allem in der stärker bevölkerten westlichen Hälfte der Küstenkordilleren keine Seltenheit. Solche intensiv wirtschaftenden Betriebe fallen auf, weil sie noch sehr in der Minderzahl sind und sich durch ihre Gepflegtheit sehr stark von den ihnen benachbarten Betrieben abheben. Ihre Streulage oder allenfalls nur lockere Gruppierung ist recht bezeichnend, sie ist ein Ergebnis von Spekulationen in einem Land mit sehr rascher Entwicklung. Es sind freilich nicht allein die Straßen, die die Zunahme solcher spezialisierter landwirtschaftlicher Betriebe ermöglichen, es sind noch andere Motive wie Preise, Zölle, Kredite, steigende Nachfrage, Nachahmung, Übernahme anderer Konsumgewohnheiten u. a. ebenso von Einfluß, aber ohne das neuausgebaute Asphaltstraßennetz und ohne regelmäßige Absatzmöglichkeiten hätte keine derartige Entwicklung in den verschiedensten Gegenden einsetzen können, schon gar nicht für Betriebe, die leicht verderbliche Produkte liefern.

VI.

So unverkennbar die wirtschaftliche Belebung ist, die sich mit dem neuen Straßennetz verbindet, auch wenn sie manchmal erst punkthaft wirksam geworden ist und somit erst Ansätze strukturellen Wandels sichtbar sind, so wird man andererseits auch nicht übersehen dürfen, daß bei der Weitmaschigkeit der leistungsfähigen Verkehrslinien Gegensätze zwischen verkehrsbegünstigten und verkehrsentlegenen Gebieten in der Art eines zivilisatorischen Gefälles entstanden sind, wie sie in ähnlicher Weise zwischen Stadt und Land bestehen. Daraus sich ergebende Folgerungen auf relativ kurze Distanz sind beispielsweise die erwähnten jungen Straßenrandsiedlungen, soweit sie durch ein Heranrücken zunächst verstreut lebender *Conuqueros* an die Straßen zustande gekommen sind. Damit vergleichbare, aber großräumigere Auswirkungen ergeben sich durch die zum Teil recht beträchtlichen Abwanderungen der Bevölkerung aus den wirtschaftlich stagnierenden in die wirtschaftlich aufstrebenden Gebiete und in die größeren Städte. Das wohl bezeichnendste Beispiel dafür sind die Anden und ihre beiderseitigen Vorlandzonen.

Die Gebirgsregion der Anden bildet zwar nicht in ihrer Gesamtheit, aber doch zum großen Teil das schwierigste Problemgebiet Venezuelas. Es ist die am dichtesten bevölkerte und zugleich die für den modernen Verkehr am schwersten erschließbare Region. Zahlreiche Talschaften der Anden müssen als ausgesprochen übervölkert gelten. Diesen Sachverhalt kann man jedoch nicht durch Angaben über die Bevölkerungsdichte oder über die landwirtschaftlichen Betriebsgrößen zum Ausdruck bringen, weil es auch noch die großen Unterschiede von Relief, Böden und Klima zu berücksichtigen gilt. Neben der Höhenlage spielen vor allem die je nach Luv- und Leeseite bestehenden großen klimatischen Gegensätze sowie die unterschiedliche Erosionsgefährdung eine Rolle. Wo Trockenzeit und Regenzeit starke Kontraste bilden und die jährlichen Niederschlagsmengen extrem niedrig sind, gehen durch Boden-

zerstörung alljährlich viele Hektar Bodens verloren. Denn wo ein schützendes Walddach fehlt, die Gras- und Strauchvegetation nur spärlich und am Ende der Trockenzeit ohnehin fast abgestorben ist oder gar nur aus Dornsträuchern und Kakteen besteht, dort können in der Regenzeit auch nur gelegentlich auftretende Regengüsse schwerwiegende Folgen haben. Doch auch an den viel feuchteren Gebirgsflanken hat die starke Bevölkerungszunahme eine ständig fortschreitende Entwaldung sowie kürzere Brachezeiten und damit Bodendegradierung und Bodenzerstörung zur Folge. Als weiterer Nachteil kommt noch hinzu, daß viele landwirtschaftliche Betriebe nur kleine Pachtstellen sind, deren ohnehin nur geringe Erträge in der Regel zur Hälfte dem Grundbesitzer abgeliefert werden müssen. Außerdem sind die Möglichkeiten, landwirtschaftliche Erzeugnisse für den Markt zu liefern, begrenzt, weil in den meisten Teilen des Gebirges die Transportmöglichkeiten denkbar ungünstig sind und es nicht zuletzt deshalb auch an den von außen kommenden wirtschaftlichen Impulsen fehlt.

Aus allen diesen Gründen können Aussagen über die Bevölkerungsdichte nur unzureichend Vorstellungen von der so schwierigen Situation in großen Teilen der Anden vermitteln. Es bleibt gar nichts anderes übrig, als sich mit der sehr allgemeinen Feststellung zu begnügen, daß die Produktivität der Mehrzahl der kleinen landwirtschaftlichen Betriebe in den Anden nur eben ausreicht, um in etwa einer bescheidenen Selbstversorgung der Familien zu genügen. Die an sich schon schwierigen Verhältnisse verschlimmern sich noch durch einen infolge sinkender Sterblichkeitsziffern wachsenden Bevölkerungsdruck, der immer mehr Menschen zur Abwanderung zwingt. Den ständig fortschreitenden Bodenverlusten stehen kaum noch oder nur sehr begrenzte Möglichkeiten für die Gewinnung weiteren Kulturlandes gegenüber. Nur eine Intensivierung der Bodennutzung und die Aufforstung der steilsten Hanglagen könnten einen Wandel herbeiführen, aber daran ist vorerst noch nicht zu denken.

Das Fortbestehen der traditionalen ländlichen Wirtschaftsformen und die Armut des größeren Teiles der Bevölkerung haben dem Gewerbe in den Städten kaum irgendwelche Impulse zu geben vermocht. So kann es nicht verwundern, wenn die Mehrzahl der Anden-Städte in den letzten beiden Jahrzehnten ein vergleichsweise nur geringes Wachstum zu verzeichnen hatte. Es ist dies ein weiterer sichtbarer Ausdruck für die seit den 30er Jahren anhaltende wirtschaftliche Stagnation im Bereich der Anden, die in der Gegenwart nur immer auffallender sichtbar wird, je mehr sich in den Vorlandzonen des Gebirges neue wirtschaftliche Aktivität entfaltet.

Begonnen hat diese Stagnation etwa seit dem Beginn des Erdölbooms, nicht etwa nur weil die Ölindustrie zunächst einmal viele Arbeitskräfte für die Erschließung der Konzessionsgebiete, für den Bau von Siedlungen und Straßen, benötigte und mit ihren höheren Löhnen eine starke Anziehungskraft ausübte, sondern weil das Interesse der in den großen Städten lebenden Großgrundbesitzer und insbesondere auch des Handels und der Banken sich der größeren Gewinn versprechenden Erdölwirtschaft zuwandte und nicht mehr — wie bisher — den Pflanzungen tropischer Kolonialprodukte.

Als Anbaugebiet tropischer Kolonialprodukte, insbesondere von Kaffee, hatten die Anden gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine sehr lebhafte Entwicklung zu ver-

zeichnen. Als Folge davon ist innerhalb weniger Jahrzehnte das Landschaftsbild weitgehend verändert worden. Große Waldflächen wurden gerodet, um weiteren Kaffeepflanzungen Platz zu machen. Die kleinen Selbstversorgerwirtschaften wurden mit in den ganzen Entwicklungsprozeß einbezogen. Sie stellten den wesentlichen Teil der Arbeitskräfte und lieferten die Nahrungsmittel.

Mit jener wirtschaftlichen Konjunktur des Kaffeeanbaus hängt auch der schon erwähnte Bau der drei Eisenbahnlinien zwischen dem nordwestlichen Rand der Anden und dem See von Maracaibo in den Jahren um die Jahrhundertwende zusammen. Waren zunächst die mit Maultierkarawanen vom Gebirge heruntergebrachten Kaffeesäcke vom Fuß des Gebirges an mit kleinen Booten bis zu den mit Segelschiffen erreichbaren Häfen verfrachtet worden, so konnte nun der bisher riskante und von der Wasserführung der Flüsse abhängige Transportabschnitt durch die Eisenbahnen bedient werden. Diese Verbesserung wenigstens auf einem Teil der weiten Strecke vom Gebirgsinneren zum Exporthafen Maracaibo hat wesentlich dazu beigetragen, daß vom Nordrand der Anden ausgehend der Kaffeeanbau weiter in das Gebirge hinein vorgeschoben wurde. Der Kaffee war das einzige Exportgut, das in Anbetracht der so schwierigen und weiten Transportwege eine verstärkte wirtschaftliche Inwertsetzung der Andenregion ermöglichte. Und das kapitalkräftige Bürgertum von Maracaibo, Mérida und San Cristóbal nutzte die Gunst der Konjunktur.

Die vorteilhaften Preise des qualitativ hochwertigen venezolanischen Kaffees ließen damals die Einrichtung von Kaffeepflanzungen selbst noch in abgelegenen Talschaften lohnend erscheinen, so im oberen Guanaretal und im oberen Tocuyotal bei Humocaro Alto. Die Schwerpunkte des Kaffeeanbaus lagen in den genügend feuchten Gebieten der Höhenlagen zwischen 800 und 2000 m, vor allem um Mérida, Trujillo, Valera, Boconó und Biscucuy sowie in Tachira um San Juan de Colón.

Für die Maultier-Karawanen waren selbst von Mérida aus bis nach El Vigía drei Tage erforderlich. Aus den entlegeneren Talschaften brauchte man noch sehr viel länger, um zu einer der Bahnstationen zu gelangen. Zur Verbesserung dieser so ungünstigen Verkehrsverhältnisse innerhalb des Gebirges baute die Regierung die *Carretera Trasandina*. Die Fertigstellung dieser Verkehrsader mit davon abzweigenden Stichstraßen nach Trujillo, Barinas, El Vigía und La Fría im Jahre 1925 ermöglichte Lastwagentransporte zwischen den großen andinen Längstälern und den Eisenbahnstationen. Sie erfolgte aber bereits in jener Zeit, die man als den Beginn des venezolanischen Erdölbooms bezeichnen kann, weil damals der Wert der Erdölausfuhr jenen der Agrarexporte überflügelte.

Der Aufschwung der Ölwirtschaft in Venezuela brachte für die Landwirtschaft, vor allem für die Erzeugung der Marktfrüchte, schwerwiegende Nachteile. Die agrare Produktion in den Anden kam deshalb nicht zum Erliegen, auch erfolgte eine Abwanderung von Arbeitskräften nicht überall und gleichermaßen, aber die von Handel und Geldwirtschaft ausgehenden Impulse erreichten kaum noch das ferngelegene Andengebiet. Das grundbesitzende Bürgertum verlor zum Teil das Interesse an seinen landwirtschaftlichen Besitzungen. Die Kaffeeabsatzkrise der 30er Jahre trug das ihrige dazu bei, um das Wirtschaftsleben in den Anden stagnieren und die allmählich veraltenden Kaffeepflanzungen großenteils verwahrlosen und verfallen zu

lassen. Bis heute hat der Kaffeeanbau seine einstige Bedeutung und seinen früheren Umfang nicht wieder erreicht. Was man heute in den einst recht ertragreichen Kaffeeanbaugebieten vorwiegend sieht, sind nur noch Reste der früher sehr viel ausgedehnteren Pflanzungen. In höheren Gebirgslagen um Valera, Trujillo, Boconó, im oberen Guanare- und Tocuyotal trifft man nur selten auf größere geschlossene Bestände an Kaffeesträuchern, meist sind sie eng begrenzt im Einschnitt einer Quebrada, viele sind kaum noch als „Pflanzungen" anzusprechen und entsprechend spärlich sind auch die Erträge[5]). In jüngster Zeit werden jedoch große Anstrengungen unternommen, um den Kaffeeanbau wieder stärker zu beleben. Auf der südlichen Andenabdachung nehmen die Kaffeekleinbetriebe neuerdings zu, schieben sich dort allmählich in tiefere Höhenregionen vor. Ausgedehnte und wohlgepflegte Kaffeepflanzungen fallen vor allem in Tachira, insbesondere in der Umgebung von Rubio, auf.

Anstelle von Kaffee konnte zum Teil Zuckerrohr gepflanzt werden, insbesondere im Chamatal und im Motatántal. Der in kleinen „*trapiches*" gewonnene braune Zucker dient jedoch vorwiegend zur Versorgung des lokalen Marktes. Auch der Mais als wichtigstes Grundnahrungsmittel bekam größere Flächen eingeräumt, aber dadurch wurde auch die Bodenzerstörung an den erosionsgefährdeten Hängen gefördert. Für den Anbau anderer Marktfrüchte, die über den lokalen Markt hinaus hätten Absatz finden können, bestanden nur wenig Möglichkeiten, es kamen auch von außen her keinerlei Impulse. Die Ölstädte und die noch mehr von der Ölkonjunktur profitierende Hauptstadt Caracas wurden mit Importwaren versorgt.

Der steigende Lebensstandard in den Ölgebieten und die wachsenden Ansprüche der städtischen Bevölkerung machten sich mit der Zeit auch für die Hochregionen in über 2000 m Meereshöhe nachteilig bemerkbar. Die andine Hochregion mit ihrer traditionalen Landwirtschaft hatte ohnehin nur zwei Erzeugnisse zu bieten: Getreide, das nicht mit dem nordamerikanischen Weizen konkurrieren konnte, und Kartoffeln, die im tropischen Tieflandklima nicht gelagert werden können und keine langdauernden Transporte vertragen. Erst seit dem Ausbau des Asphaltstraßennetzes bahnt sich eine neue Entwicklung an. Zwar ist die Getreideproduktion weiterhin rückläufig, aber in den vom Verkehr erreichbaren Teilen der Höhenregionen über 2000 m gewinnt der Anbau ausländischer Kartoffelsorten zunehmend an Bedeutung. Im oberen Motatántal reicht dieser Anbau bis zu einer Höhe von 3700 m hinauf. Jenseits des Aguilapasses werden dem Kartoffelanbau im oberen Chamatal und im oberen Santo-Domingotal ebenfalls größere Flächen eingeräumt, und ebenso trifft man auf der Paßregion zwischen Bailadores und La Grita auf ausgedehnte Kartoffelfelder.

Die hochgelegenen Seitentäler sind nur zum Teil an dieser neuen Entwicklung beteiligt. Zu ihnen gelangen die anregenden Impulse wesentlich später und dann fehlen zumeist die transportmäßigen Voraussetzungen, um im wünschenswerten Ausmaß den Anbau der nun stärker gefragten Marktfrüchte übernehmen zu können. Das von

[5]) Trotzdem stellt noch immer für etwa ein Drittel der Anden-Bevölkerung der Kaffeeanbau die wichtigste Einnahmequelle dar. Man wird aber die Kaffeeanbaugebiete vor allem der Staaten Mérida und Trujillo in der Hauptsache als ausgesprochene Notstandsgebiete bezeichnen müssen. [J. Tricart 1961, S. 50].

Süden her ins Motatántal einmündende Seitental von Jajó ist ein Beispiel für die wenigen Nebentäler mit Straßenanschluß. Eine zwar in engen Serpentinen gewundene, aber mit Lastkraftwagen befahrbare Straße führt seit 1959 bis in rund 3000 m Höhe zum Páramo von Tuñame. Hier haben *Isleñios* Land gepachtet und gekauft und mit Erfolg große Spezialkulturenbetriebe eingerichtet. In der Hauptsache werden Kartoffeln angebaut, auf kleinen Flächen auch Gemüse. Über verlegbare Rohrleitungen wird Wasser zur zusätzlichen Beregnung zugeführt. Zahlreiche Indios, die in der Nachbarschaft ihren kleinen Besitz haben, können bei den neuen Betrieben Beschäftigung finden. So profitiert zumindest die unten im Tal lebende Bevölkerung von dieser mit dem Straßenbau eingeleiteten neuen Entwicklung. In manche andere Seitentäler kann man wenigstens ein Stück weit mit dem Jeep fahren, im übrigen gibt es nur Maultierpfade. Man versucht jedoch auch in einigen schwer erreichbaren Seitentälern, sich ein wenig auf die Bedürfnisse des Marktes einzustellen. Auf kleinen Flächen bauen die Indios Kartoffeln, Knoblauch, Zwiebeln, Tabak u. a., aber die Transporte zum Haupttal und zur nächsten Stadt sind umständlich und teuer. Wenn von den Höhen oder von den oberen Talabschnitten der Transport von wenigen Säcken Kartoffeln mit dem Maultier ein oder zwei Tage beansprucht und wenn der Zwischenhändler, der von einer kleinen Mittelpunktsiedlung aus den weiteren Transport mit dem Jeep zum Haupttal übernimmt, seine Unkosten und auch die Kosten für neues Pflanzgut vom Erlös abzieht, dann kann dem Bauern für seine nicht geringen Mühen kaum etwas übrigbleiben.

Aber viel kann sich in absehbarer Zukunft nicht ändern. Man kann allein aus Kostengründen in die steil eingetieften Nebentäler keine Straßen bauen. Draußen im tropischen Tiefland lassen sich mit sehr viel geringeren Mitteln ungleich größere Wirkungen erzielen. Die Gebirgsregion der Anden wird daher zum größeren Teil auch weiterhin ein passiver Raum bleiben, der an der wirtschaftlichen Entwicklung des übrigen Landes nur geringen Anteil hat und dessen Bevölkerung bessere Existenzbedingungen und Aufstiegsmöglichkeiten vorwiegend nur außerhalb des Gebirges finden kann.

Innerhalb der Anden haben wohl die beiden großen Längstalfurchen, das Chamatal und das Motatántal, die von der *Carretera Trasandina* durchzogen werden, infolge der sehr viel günstiger gewordenen Fernstraßenverbindungen manche neuen wirtschaftlichen Impulse empfangen, aber neues Land steht hier nicht zur Verfügung und die Erwerbsmöglichkeiten in den Städten sind begrenzt. Aber selbst wo nur geringe wirtschaftliche Beziehungen zwischen den verkehrsentlegenen Hochandenbereichen und den von der *Carretera Trasandina* durchzogenen großen Talschaften bestehen, wird sich die Bevölkerung der ständig größer werdenden Gegensätze in der ganzen Lebenshaltung bewußt. Eine verstärkte Abwanderung ist die Folge. Ein Vergleich der Ergebnisse der letzten Volkszählungen zeigt, daß fast der ganze innerandine Bereich teils mehr, teils minder starke Bevölkerungsverluste aufzuweisen hatte. Eine Ausnahme machen die städtischen Siedlungen. Da aber das Wachstum der meisten Städte in den Anden doch deutlich hinter dem der in der Fußzone der Anden gelegenen großen Orte zurücksteht, zum Teil sogar unter dem Landesdurchschnitt der natürlichen Bevölkerungszunahme liegt, so kann sich hier nur ein geringer

Teil der Abwanderer aus den verkehrsentlegenen Talschaften niedergelassen haben. Viele, die sich hier ansässig machen wollten, sind in Anbetracht der zu geringen Erwerbsmöglichkeiten im Laufe der Zeit weitergewandert.

Nur vier Städte in den Anden haben sich zu kräftigen wirtschaftlichen Zentren mit starkem Bevölkerungswachstum entwickeln können, nämlich San Cristóbal, Mérida, Trujillo und Valera. Unter ihnen sind eigentlich nur Mérida und Trujillo

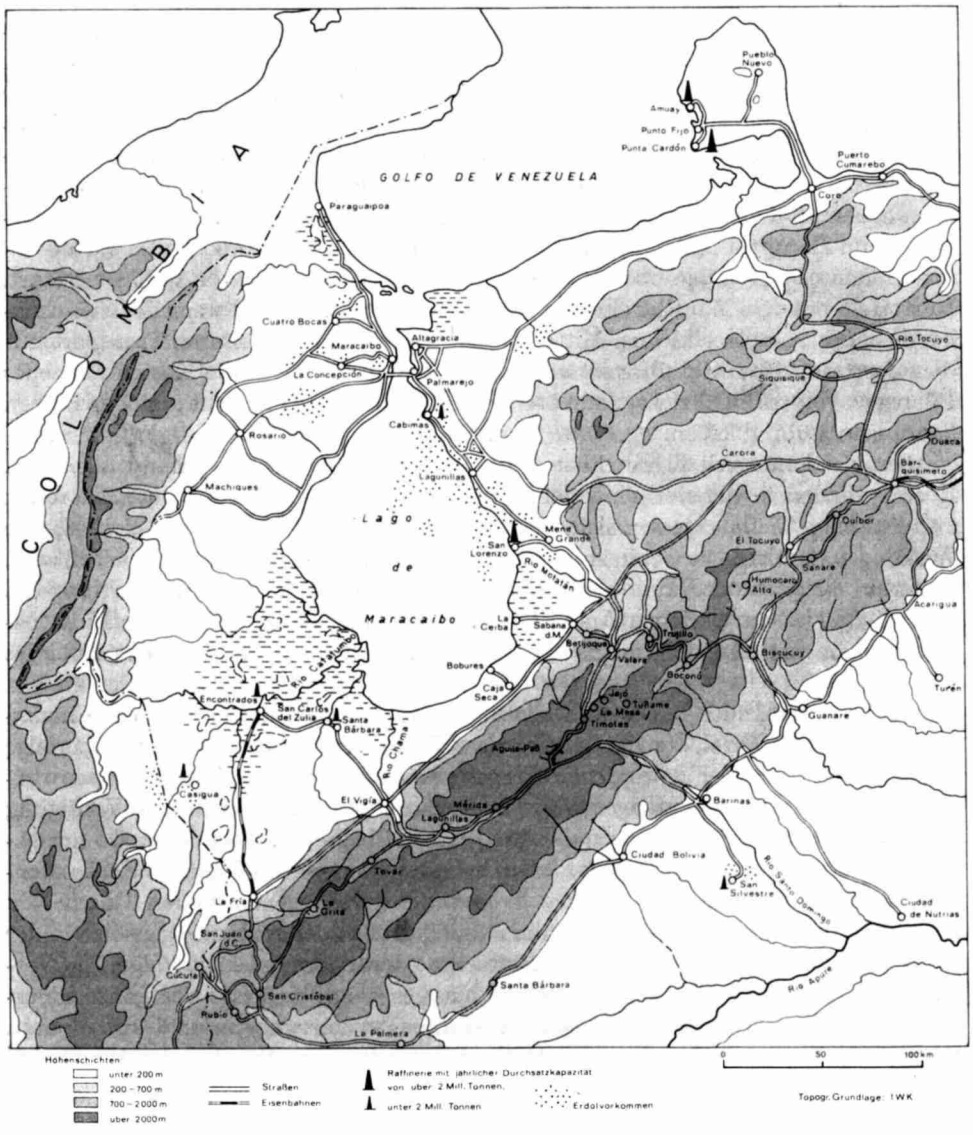

Fig. 5. Erdölgebiete, Raffinerien und Straßennetz um den Lago de Maracaibo

echte Andenstädte. San Cristóbal und Valera liegen schon randlich und profitieren in erster Linie von ihrer Vermittlerrolle zwischen Gebirge und Vorland.

Valera, heute mit knappem Vorsprung vor Mérida die zweitgrößte Stadt in den venezolanischen Anden, ist ein besonders bezeichnendes Beispiel für eine sehr stark auf Verkehr und Warenumschlag eingestellte Siedlung. In 550 m Meereshöhe auf einer breiten Terrasse im Motatántal gelegen, hat sich Valera in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts als Rastplatz der Maultiertreiber und als Warenumschlagplatz zu einem kleinen Städtchen entwickelt. In seiner Bedeutung stand es jedoch gegenüber dem 35 km entfernten Trujillo, dem Verwaltungs- und Handelszentrum des gleichnamigen Staates, weit zurück. Als dann aber 1895 die Eisenbahnlinie von La Ceiba nach dem 12 km nördlich von Valera gelegenen Motatán gebaut wurde und das mittlere Motatántal dadurch im wahrsten Sinne des Wortes zur Haupteingangspforte in den zentralen Andenabschnitt wurde, wurde Valera zum Verteilungsplatz der über Maracaibo und La Ceiba hereinkommenden Importgüter. Vor allem aber profitierte Valera von der starken Ausweitung des Kaffeeanbaus. Die Fertigstellung der *Carretera Trasandina* im Jahre 1925, wichtig durch die Verbindung des Motatántales mit der südwestlich benachbarten Längstalzone des Rio Chama, und der 1940 erfolgte Ausbau der am See von Maracaibo entlangführenden Straße nach Palmarejo, gegenüber von Maracaibo, brachten für Valera neue Vorteile. Die 1956 fertiggestellte, am Nordrand der Anden entlangführende *Carretera Panamericana* zieht zwar im Abstand von 35 km an Valera vorbei, aber das hat die Position Valeras nicht zu schmälern vermocht, zumal inzwischen auch große Teile der *Carretera Trasandina* und manche der von ihr abzweigenden Straßen verbreitert und für den modernen Verkehr ausgebaut worden sind. Ein geschäftiges Leben erfüllt die im üblichen Schachbrettsystem angelegten Straßen Valeras. Handelsfirmen der verschiedensten Art und Größenordnung, Handwerksbetriebe, vor allem eine große Zahl von Reparaturwerkstätten kennzeichnen die Art der gewerblichen Aktivität. Größere Industriebetriebe gibt es bisher noch keine. Weitflächige Barrios mit einer Vielzahl armseliger Hütten umgeben den Stadtkern, ein Zeichen für das nach wie vor starke Wachstum der Stadt, das sich ebenso auch in dem rapiden Anstieg der Bevölkerungszahlen widerspiegelt. 1941 hatte Valera 11300 Einwohner, 1950 bereits 21500 und 1961 rund 46600.

Das einstmals bedeutsamere Trujillo, 800 m hoch im Tal des Rio Jacinto gelegen, hat seit dem Bau der in einer Entfernung von 30 km vorbeiziehenden *Carretera Trasandina* viel von seiner früheren Bedeutung eingebüßt, ohne aber deshalb in völlige Stagnation zu verfallen. Trujillo ist in erster Linie das Behördenzentrum des gleichnamigen Staates. Das Bevölkerungswachstum verläuft jedoch wesentlich gemäßigter als in Valera. 1941 hatte Trujillo etwa 7000 Einwohner, 1950 11800 und 1961 annähernd 19000.

Für Mérida hat die Fertigstellung der *Carretera Trasandina* — ähnlich wie für Valera — eine Phase kräftigen Wachstums eingeleitet, nur hat Valera als Pfortenstadt eine noch wesentlich größere Lagegunst. Früher hatte Mérida die günstigere Stellung. Die Stadt liegt in 1625 m Meereshöhe in einem für Europäer sehr günstigen Klimabereich und ist Verwaltungs-, kulturelles, geistliches und Handelszentrum des

von Gebirgszügen umgebenen oberen Chamatales. Schon Anfang des vergangenen Jahrhunderts erhielt Mérida eine kleine Universität und zählte damals bereits über 10000 Einwohner. Infolge der Zerstörung durch ein Erdbeben im Jahre 1812 verringerte sich die Einwohnerzahl und blieb über ein Jahrhundert lang bei etwa 6000 ziemlich konstant. Nach dem Bau der transandinischen Straße vergrößerte sich Mérida sehr rasch, innerhalb eines Jahrzehnts verdoppelte sich die Einwohnerzahl, stieg bis 1941 auf fast 15000 an, betrug 1950 rund 25000 und 1961 46400.

Eine besondere Lagegunst in der Depression von Tachira am südwestlichen Ende der Kordillere von Mérida in rund 800 m Meereshöhe hat San Cristóbal zu einem ausgesprochenen Verkehrsknotenpunkt und zur größten Stadt der Andenregion werden lassen. 30 km sind es von San Cristóbal bis zur Grenze gegen Kolumbien, woher der nordöstliche Zweig der panamerikanischen Straße über Bogotá, Tunja und Cúcuta auf venezolanischen Boden herüberführt, um nördlich von San Cristóbal dem Andenrand zuzustreben und an ihm entlang weiter nach Nordosten die Verbindung nach Barquisimeto, Valencia und Caracas herzustellen. Eine nach Süden aus der Stadt hinausführende Straße verbindet San Cristóbal mit dem Westteil der venezolanischen Llanos, in dem gegenwärtig die Viehwirtschaft einen lebhaften Aufschwung erfährt. In diese Straße mündet bei La Palmera die am Südostrand der Anden entlangführende *Carretera Occidental*. Diese Straße ist in jüngster Zeit ausgebaut und asphaltiert worden, das letzte noch fehlende Teilstück zwischen Santa Barbara und Ciudad Bolivia wurde 1965 fertiggestellt. Damit besteht nun über Barinas und Acarigua eine weitere wichtige Fernverkehrsverbindung nach Caracas. Schließlich sei auch die *Carretera Trasandina* nochmals genannt, die zwar für den Fernverkehr ihre einstige Bedeutung verloren hat, von San Cristóbal aus aber den wichtigsten Zugang in den südwestlichen Andenbereich darstellt.

Als Mittelpunkt eines weiten landwirtschaftlichen Einzugsbereichs mit den verschiedensten Produktionsrichtungen hat San Cristóbal ähnlich wie Valera seit dem Ausbau des modernen Asphaltstraßennetzes seine Handelsbedeutung ganz erheblich zu steigern vermocht und eben darauf ist auch der in neuerer Zeit so starke Bevölkerungsanstieg zurückzuführen (1941: 31400, 1950: 54000, 1961: 98800 Einwohner). In den Jahren zwischen 1873 und 1936 hatte die Bevölkerungszahl San Cristóbals um rund 80% zugenommen. Zwischen 1936 und 1961 lag die Zuwachsrate jedoch bei rund 350%. Ausgedehnte *Barrios*, insbesondere im Süden der Stadt, sind auch hier ein nicht zu übersehendes Ergebnis der Stadtwanderung ländlicher Bevölkerung. Kamen die Zuwanderer früher großenteils aus den Llanos, besonders als Folge von Malaria-Epidemien, so hat sich in neuerer Zeit die Zuwanderung aus Kolumbien, z. T. als Folge der dortigen Unruhen, und auch aus der Andenregion verstärkt.

Neben die Ausweitung der Handelsfunktionen tritt ein verstärkter industrieller Ausbau, deutlich erkennbar an den ersten Ansätzen für ein besonderes Industrieviertel im Norden der Stadt. Neben einigen Betrieben der Nahrungsmittel- und Getränkeindustrie sind Bau- und Bedarfsgüterindustrie vertreten, in der Größenordnung eingestellt auf die Versorgung der Großstadt und ihres Einzugsgebietes und auf die Verarbeitung von Produkten der näheren und weiteren Umgebung. Aber eben diese Erweiterung der städtischen Funktionen ist so bezeichnend, denn bis vor wenigen

Jahren war die Stadt in erster Linie als Wohnplatz wohlhabender Großgrundbesitzer und als Sitz von Handelsunternehmen zu charakterisieren. Die neuen Straßen verstärken die Umlandbeziehungen in erheblichem Maße und machen San Cristóbal darüber hinaus zur zentralen Großstadt an der Kreuzung der ständig an Bedeutung gewinnenden Fernverbindungen zwischen der kolumbianischen Ostkordillere und der Kordillere von Mérida und zwischen der weiten Senke von Maracaibo und den westlichen Llanos.

Während an den beiden Endpunkten der *Carretera Trasandina* die wirtschaftliche Expansion der Städte Valera und San Cristóbal so augenfällig in Erscheinung tritt, inmitten des Chamatales sich die Stadt Mérida einer ähnlichen Entwicklung erfreuen kann, und auch Trujillo ein immerhin bemerkenswertes Wachstum aufweist, ist für die übrigen Städte der andinen Gebirgszone eine wesentlich geringere Bevölkerungszunahme bezeichnend. Wohl hat sich ihre Einwohnerzahl im Laufe der 20 Jahre zwischen 1941 und 1961 in etwa verdoppelt, aber eine solche Zuwachsrate entspricht dem durchschnittlichen Bevölkerungswachstum Gesamtvenezuelas. Innerhalb der wirtschaftlich stagnierenden Andenregion fehlen eben bei der gegenwärtigen Situation die zur Herausbildung weiterer bedeutsamer städtischer Zentren notwendigen wirtschaftlichen Grundlagen.

Am Beispiel des kleinen Städtchens Lagunillas (1961: 2800 Einwohner), das im Chamatal 40 km südwestlich von Mérida liegt, läßt sich wohl am besten zeigen, daß die Landstadt für viele Abwanderer aus der andinen Gebirgsregion nur eine Übergangsstation ist und daß die Weiterwanderung vor allem in die entwicklungsfähigen und zugleich auch attraktiveren größeren Städte geht. Bei einer im Jahre 1963 durchgeführten Untersuchung wurden die Wanderungen von und nach Lagunillas ermittelt. 660 Zuwanderern vorwiegend aus der näheren Umgebung des Städtchens standen 236 Abwanderer gegenüber, wovon ein Drittel nach Caracas, nahezu ein weiteres Drittel nach Mérida und etwa ein Zehntel nach El Vigía ging [Estudio Integral de la Cuenca del Chama].

Bei der genannten Untersuchung wurde auch das Ausmaß der Abwanderungen aus vier in der Trockenzone des Chamatales gelegenen *Municipios* festgestellt. Bei annähernd gleichgebliebenen Bevölkerungszahlen von 18600 hat sich in den Jahren zwischen 1941 und 1961 ein Abwanderungsverlust von rund 11000 Personen ergeben. Über zwei Drittel dieser Abwanderungen entfielen auf die 50er Jahre.

Es hat also der Umfang der Abwanderung aus den Anden in den letzten Jahren nicht unbeträchtlich zugenommen, was zum Teil auch mit einem steigenden Bevölkerungsüberschuß infolge sich langsam verringernder Sterblichkeitsziffern zusammenhängt. Aber auch früher ist stets ein Teil des Bevölkerungsüberschusses abgewandert [vgl. auch Otremba 1963]. Viele zogen in außerhalb der Anden gelegene Städte, andere gingen als Landarbeiter oder Pächter in die tiefer gelegenen Waldregionen der *Tierra caliente* an den Gebirgsflanken oder auch in das Vorland der Anden. Im Tiefland litt die Bevölkerung früher jedoch sehr unter der Malaria, die viele Opfer forderte und mehrmals Rückwanderungswellen ins Gebirge auslöste[6]).

[6]) Hierzu: Christ 1937 und 1956; Tricart 1961; Problemas de los Andes venezolanos.

Dank der seit 1948 durchgeführten Malariabekämpfung ist nun neuerdings ein verstärktes Hinausrücken ländlicher Besiedlung in die Vorlandzonen möglich geworden. Dieser Vorgang vollzieht sich zum Teil — genauso wie früher — etappenweise, weil die Gebirgsbevölkerung möglichst innerhalb ihres gewohnten Klimabereiches verbleiben, notfalls nur in einen sehr ähnlichen Klimabereich überwechseln will. Das ist ein Sachverhalt, dem man ja auch in anderen Andenländern begegnet und der es so überaus schwer macht, der Übervölkerung in den höheren Gebirgsregionen beizukommen. Nachdem aber der Bau der großen Durchgangsstraßen beiderseits des Gebirges und der Ausbau davon abzweigender Stichstraßen für die agrarwirtschaftliche Entwicklung der Vorlandzonen so beträchtliche Vorteile gebracht hat, ist die Anziehungskraft des Tieflandes für die Gebirgsbevölkerung wesentlich größer geworden. Darüber gibt es allerdings keine Erhebungen oder sonstigen Untersuchungen. Bei einigen Befragungen ließen sich aber immerhin die hauptsächlichen Richtungen bei der Wanderung nach den Gebirgsflanken und zum Tiefland in Erfahrung bringen. Für den südwestlichen Abschnitt der Anden, insbesondere für das Chamatal und die darauf zulaufenden Nebentäler, sind offenbar neben Caracas die Städte Mérida und San Cristóbal, daneben aber auch Maracaibo, die bevorzugten städtischen Wanderungsziele. Nach San Cristóbal geht vor allem der größere Teil jener Jugendlichen, die fortbildende oder höhere Schulen besuchen. Von ihnen kehren die meisten nicht wieder in ihre Gebirgsdörfer zurück, sondern sie bleiben in San Cristóbal oder wandern in eine der anderen Großstädte weiter. Es versteht sich von selbst, daß in erster Linie die tüchtigsten und geistig regsamsten jungen Leute abwandern und somit der Hochandenregion die wertvollsten Bevölkerungsteile verlorengehen.

Neben den großen Städten bilden auch die jungen Mittelpunktsiedlungen an der *Carretera Panamericana* und ebenso auch die Agrargebiete der Niederung am Südrand des Sees von Maracaibo Ziele der aus dem oberen Chamatal kommenden Abwanderer. Es wächst aber auch die Zahl der Saisonarbeiter, die aus den verkehrsentlegenen Dörfern der Hochandenregion in das nordwestliche Andenvorland ziehen, wenn es während der Trockenzeit in ihren eigenen kleinen landwirtschaftlichen Betrieben kaum Arbeiten zu verrichten gibt. Die einen übernehmen Gelegenheitsarbeiten in den Mittelpunktorten an der *Panamericana*, die meisten suchen bei den Haciendeu Beschäftigung als Tagelöhner zu bekommen. Nicht wenige bleiben schließlich für immer in dieser Zone neuer wirtschaftlicher Entfaltung, indem sie Pachtstellen in den vornehmlich auf Viehwirtschaft ausgerichteten Haciendeu übernehmen, Wald- und Buschland roden und bebauen, um es nach einigen Jahren als Weideland dem *Haciendado* wieder zurückzugeben. Diese aus den Hochanden stammenden Pächter passen sich ganz den herkömmlichen Wirtschaftsmethoden und auch der Lebensweise im Tiefland an, geben also mit ihrer alten Heimat auch ihre früheren Gepflogenheiten auf.

Der Aguilapaß bildet hinsichtlich der Abwanderungsrichtungen eine deutliche Trennungslinie. Aus dem Motatántal und seinen Nebentälern ist die Abwanderung außer auf Caracas vorwiegend auf die Städte Valera, Trujillo und Barquisimeto ausgerichtet. Das Nachaußenrücken agrarischer Bevölkerung erfolgt vor allem in südlicher Richtung, zur Südostabdachung der Anden und in die feuchteren Teile der

westlichen Llanos. Erhebliche Wanderungsgewinne haben auch die Verkehrsknotenstädte am Südostrand der Anden zu verzeichnen. Der Zustrom dorthin und auch zu den kleineren Mittelpunktsiedlungen an der entlang des Gebirges verlaufenden Hauptstraße wird sich wohl noch beträchtlich steigern, weil in dieser Vorlandzone das Schwergewicht der vom Staat durchgeführten landwirtschaftlichen Kolonisationstätigkeit liegt. Die dem Apure zustrebenden Andenflüsse sollen künftig weitverzweigte Bewässerungssysteme speisen und damit die Voraussetzungen für die Herausbildung intensiv genutzter Landbaugebiete schaffen. Die ersten Bewässerungsanlagen sind bereits in Dienst gestellt. Es sind auch schon einige Tausend Familien angesiedelt worden. Die Projekte sehen jedoch die Erschließung weitflächiger weiterer Siedlungsgebiete vor. Je mehr sich aber in den Vorlandzonen das Wirtschaftsleben entfaltet, um so deutlicher offenbaren sich die Gegensätze in der ganzen Entwicklung zwischen der Andenhochregion und den ihr benachbarten Räumen.

Die derzeitig schon bestehenden Gegensätze würde man sicherlich am besten veranschaulichen können, wenn Angaben über den Wert der agraren Produktion zum Zwecke eines echten Vergleichs zwischen den einzelnen Räumen zur Verfügung stünden. Es gibt jedoch nur sehr grobe Schätzungen über den Ertragswert der wichtigsten Kulturpflanzen und der Viehwirtschaft aus dem Jahr 1962 in der Aufgliederung nach Bundesstaaten [Estimacion ... 1962], deren Grenzen sich nicht mit denen der Naturräume decken. Faßt man aber einmal trotz aller Bedenken die Ertragssummen für die drei vorwiegend aus Gebirge bestehenden „Andenstaaten" Tachira, Mérida und Trujillo zusammen, um sie den entsprechenden Werten der benachbarten „Tieflandstaaten" Zulia, Barinas und Portuguesa gegenüberzustellen, dann ergibt sich für die „Anden" eine Summe von 236 Mill. Bls.[7]) bzw. von pro Kopf „ländlicher Bevölkerung"[8]) 293 Bls. und für das „Tiefland" eine Summe von 472 Mill. Bls. bzw. von pro Kopf 752 Bls.

Einen genaueren und besseren Vergleich bietet die Gegenüberstellung der Zahlen über die Bevölkerungsentwicklung der größeren Städte, aber das ist eben nur eine Teilaussage, und außerdem erfolgte die letzte Volkszählung schon zu einer Zeit, in der die Entwicklung in den Vorlandzonen bei weitem noch nicht so weit fortgeschritten war als heute. Es war jedoch schon zum damaligen Zeitpunkt der Unterschied im Städtewachstum auffallend genug, denn die Bevölkerungszunahme der vor dem Gebirgsrand gelegenen größeren Städte war in den letzten Jahren wesentlich höher als bei den zwar randlich, aber doch noch im Gebirge gelegenen Städten San Cristóbal und Valera [vgl. Otremba 1954 a, S. 59]. Auf der Südostseite der Anden haben die Llanos-Randstädte Acarigua (1961: 43000 Einwohner)[9]) und Guanare (18500 Einwohner) ihre Einwohnerzahlen in den Jahren zwischen 1941 und 1961 verfünffachen können, während die Bevölkerungszahl von Barinas (26000 Einw.) sogar auf das Zehnfache angestiegen ist.

In der nordwestlichen Fußzone der Anden, wo mit der wichtigen Längsverbindung der *Carretera Panamericana* erst seit 1956 neue verkehrsgeographische Voraussetzun-

[7]) Kurs Nov. 1967 etwa: 100 Bolivares = 89,20 DM.
[8]) Gesamtbevölkerung ohne die Bewohner der Mittel- und Großstädte.
[9]) Einschließlich des unmittelbar anschließenden Araure.

gen bestehen, wo auch kein so weit ausgedehntes Hinterland wie jenseits des Gebirges vorhanden ist, hat nur El Vigía eine ähnlich günstige Lage als Verkehrsknotenpunkt und ein ebensolches explosives Bevölkerungswachstum aufzuweisen[10]). 1941 zählte der Ort, der schon einige Jahrzehnte die wichtige Funktion eines Warenumschlagplatzes zwischen dem andinen Chamatal und dem See von Maracaibo innehatte, erst 670 und 1950 rund 1700 Einwohner. Nach der Vollendung der *Carretera Panamericana* wuchs El Vigía jedoch rapide an. Die Bevölkerungszahl stieg bis 1961 auf rund 9000 Einwohner und liegt heute erheblich darüber. Das Städtchen ist geradezu das Musterbeispiel einer jungen Verkehrsknoten-Siedlung.

Nur wenige kurze Straßenabschnitte machen in El Vigía den Eindruck des Vollendeten. Baustellen, halbfertige Häuser und provisorische Straßen überwiegen. Der Grundriß ist großenteils schachbrettartig, aber die eigenartige Mischung von Lehmhäusern, Skelettbetonbauten, Bretterbuden und Lagerschuppen, unterbrochen von Baulücken, nach außen zunehmend durchsetzt mit provisorisch erstellten *Ranchos* aus lehmverschmiertem Holzgeflecht, Brettern, Karton und Wellblech läßt nicht so recht den Gedanken an die Gemeinsamkeiten mit anderen Städten aufkommen. Nur im Ortszentrum, wo sich im Anschluß an die frühere Bahnstation und den kleinen alten Ortskern ein Verwaltungs- und Geschäftsviertel herausgebildet hat, verwischt sich das Heterogene einer so plötzlich emporwachsenden Pilzstadt. Kaum merklich getrennt von diesem Geschäftsviertel schließt sich nach Süden gegen die Kreuzung der aus dem Chamatal kommenden Straße mit der als südliche Umgehungsstraße angelegten *Panamericana* zu ein zweites, nur wenig anders geartetes Viertel an, wo Baufirmen, Großhandlungen der verschiedensten Art, Einzelhandelsgeschäfte, Restaurants, Reparaturwerkstätten und die Niederlassungen von mehr als einem Dutzend Autofirmen charakteristische Elemente darstellen und die Kennzeichnung als „Autoviertel" berechtigt erscheinen lassen. Die Wohnviertel sind untereinander wenig verschieden, man kann eigentlich nur nach den inneren und äußeren Wohnvierteln unterscheiden, je nach dem Anteil der aus Stein erbauten Häuser und der nur dürftigen *Ranchos*. Es zeigt dies deutlich, daß die Zuwanderer sich zunächst ein Dach über dem Kopf verschaffen, um dann später, je nach ihren finanziellen Mitteln, eine bessere Wohnung zu suchen oder die eigene Hütte allmählich in ein stabileres Bauwerk umzuwandeln. Dieses in starkem Maße von den zeitlichen Wachstumsringen bestimmte Gefüge der jungen städtischen Siedlung zeigt auch die *Fig. 6*, die nach Kartierungen des Geographischen Institutes der Universität in Mérida[11]) angefertigt wurde [Chaves 1965].

[10]) Es liegt auch Sabana de Mendoza an der Kreuzung einer vom Gebirge kommenden und zum See von Maracaibo führenden Straße mit der *Carretera Panamericana*, aber dieser Kreuzungspunkt ist heute weniger wichtig als die nur 25 km weiter nordöstlich gelegene Hauptstraßenkreuzung bei Agua Viva. Agua Viva war 1964 noch kein bedeutsamer Ort, sondern bestand nur aus einigen Tankstellen, Gaststätten und einem kleinen Hotel. Es ist aber wahrscheinlich, daß sich diese Siedlung sehr rasch vergrößern wird. Früher führte der Hauptweg vom Hafen La Ceiba nicht im Motatántal aufwärts, sondern nach Sabana de Mendoza und von dort weiter über die Höhenzüge bei Betijoque nach Valera. [Sievers 1888, S. 228.]

[11]) Eigene Bemühungen, die aus mehreren Jahren vorhandenen Luftbilder zu bekommen, waren nur zeitraubend, aber von keinem Erfolg gekrönt.

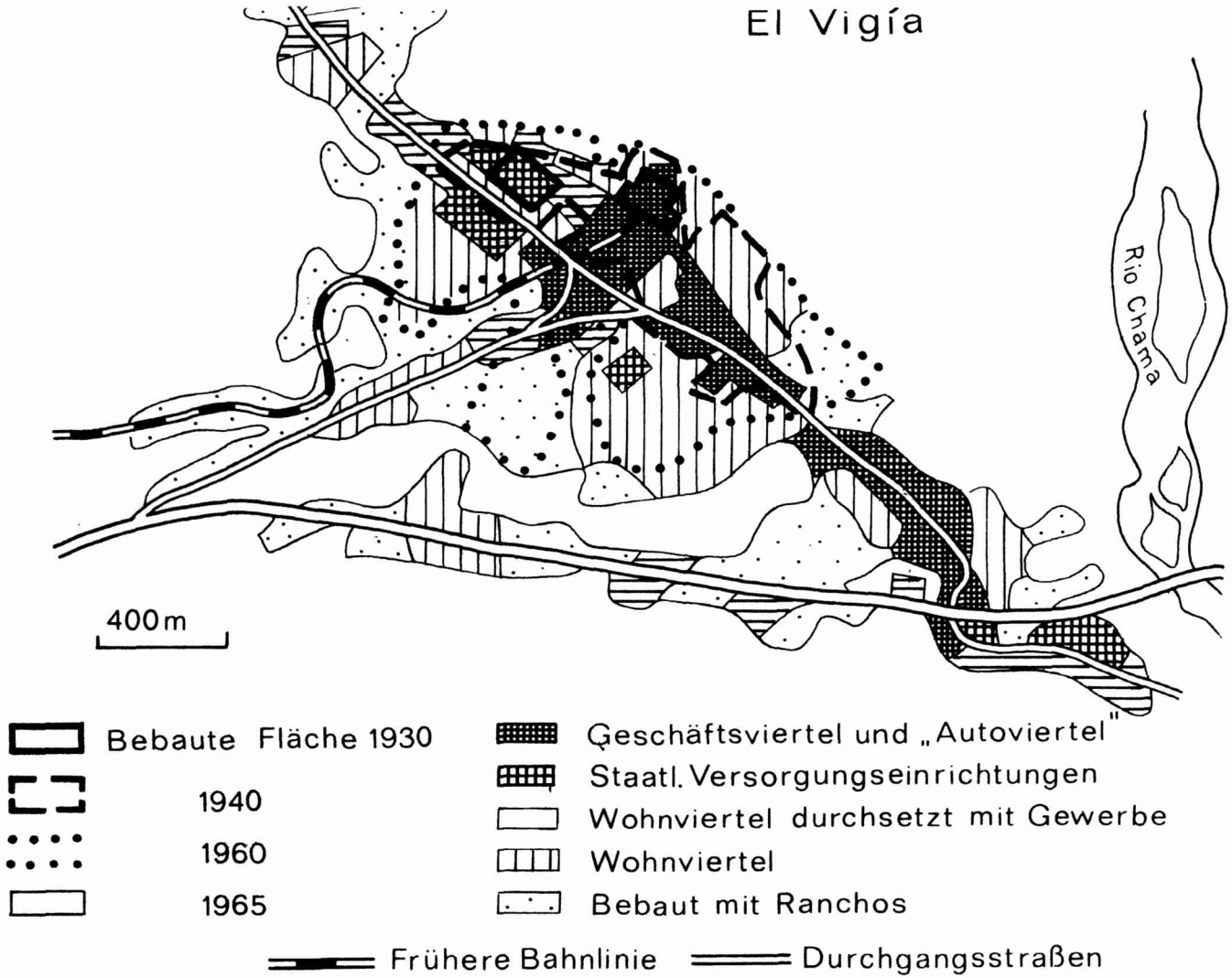

Fig. 6. Entwicklung und Gefüge der Stadt El Vigía, nach Kartierungen des Geographischen Institutes der Universität in Mérida. (Wohnviertel durchsetzt mit Gewerbe sind waagrecht schraffiert, diese Schraffur fehlt in der Legende)

VII.

Ein weiteres Thema, das mit den Verkehrverhältnissen zusammenhängt, bilden der Fremden- und der Ausflugsverkehr. Darüber gibt es keine Unterlagen und Untersuchungen, auch lassen die eigenen Erkundungen und Beobachtungen keine vollständige Darstellung zu, aber eine knappe Skizzierung soll trotzdem gewagt werden.

Fremden- und Ausflugsverkehr halten sich in Venezuela — von wenigen Ausnahmen abgesehen — trotz des erheblich erweiterten Straßennetzes und trotz der stark angestiegenen Zahl der Personenautos bisher in bescheidenen Grenzen. Abgesehen von der Tatsache, daß der größere Teil der Bevölkerung zu arm ist, um sich solche Vergnügungen leisten zu können, ist bei der großstädtischen Bevölkerung der „Bedarf" an Ausflügen am Wochenende vorläufig noch gering. Nur bei Caracas findet man einen wirklich ins Gewicht fallenden Wochenend-Ausflugsverkehr. Von Caracas aus ist die Küste das Ausflugsziel schlechthin. Am Sonntag ergießt sich ein unübersehbarer Fahrzeugstrom auf der nach Maiquetia und La Guaira führenden *„autopista"* zur heißen Küste hinab, staut sich in langen Kolonnen vor der Ortsdurchfahrt durch La Guaira und löst sich schließlich auf den 50 Kilometern der Küstenstraße von Macuto an allmählich auf.

Viele Familien fahren am Wochenende bereits für zwei Tage ans Meer. Nicht wenige wohlhabende Bürger haben an der Küste eine Zweitwohnung oder ein Wochenendhaus, und hier verbringt man auch seine Ferien. Eine wichtige Rolle spielen die verschiedenen Clubs, die hier elegant eingerichtete Gebäude mit gepflegten Parkanlagen — manche mit eigenem Strand und Segelboothafen — unterhalten. „Man" trifft sich hier im Club, „man" verfügt über sein Ferienhaus, das alles sind Moden, die den Wertskalen höhergestufter sozialer Gruppen der *Caraqueños* entsprechen und denen sich die ihnen Zugehörigen nur selten und ungern entziehen. Und da nun einmal die Nachahmung eine der wesentlichsten Triebfedern menschlichen Handelns ist, sind in Caracas schon nahezu alle Bevölkerungsschichten am Ausflugsverkehr beteiligt[12]), während bei den anderen Städten nur wenig davon zu sehen ist.

Außer an der Küste herrscht an den Wochenenden vor allem vor den Gaststätten und Fleischbratereien in El Juncito, das im Bergland westlich von Caracas liegt, ein dichtes Gedränge. In der gleichen Richtung liegt, etwas weiter entfernt, die 1834 von deutschen Einwanderern gegründete und noch immer zum großen Teil von deren Nachfahren bewohnte Kolonie Tovar, die bis in die jüngste Vergangenheit durch ihre verkehrsungünstige Lage in der nördlichen Küstenkordillere benachteiligt war. Seit 1963 ist Tovar durch eine asphaltierte Straße mit Caracas verbunden, was vor allem für den Absatz von Blumen und Gemüse wesentliche Vorteile brachte. Es hat auch der Besuch von Ausflüglern und Feriengästen, vorwiegend europäischer Abkunft, in den letzten Jahren stark zugenommen. Einige neue Hotels sind daraufhin entstanden. Der Ort dürfte aber bald noch mehr von seinem ursprünglichen Gepräge verlieren,

[12]) Auch für Bürger der mittleren Einkommensklassen wird das eigene Wochenendhaus mehr und mehr zum erstrebenswerten Ziel. Welch seltsame Spekulationen sich damit verbinden können, sieht man am Strand westlich von Maiquetia. Mehrere Kolonien hintereinander gestaffelter Wochenendhäuser sind hier entstanden, haben zum Teil auch schon Mieter oder Käufer gefunden, aber am Strand weisen Schilder darauf hin, daß hier das Baden verboten ist.

denn in jüngster Zeit werden immer mehr Wochenendhäuser wohlhabender Bürger aus Caracas gebaut.

Auch nach Osten, zum Küstenabschnitt bei Higuerote, gibt es von Caracas aus einen lebhaften Ausflugsverkehr. Nach den übrigen Richtungen, etwa Guairetal abwärts oder nach Westen, nach Los Teques, La Victoria und Maracai, ist der Umfang des Ausflugsverkehrs wesentlich geringer. Die großen Naturparks von Guatopo östlich von Santa Teresa und des Rancho Grande in der nördlichen Küstenkordillere unweit von Maracai ziehen nur wenige Besucher an.

Bei den anderen Städten, auch bei den Großstädten, scheint ein wesentlich kleinerer Prozentsatz der Bevölkerung Ausflüge am Wochenende zu unternehmen. Auch ist das Ferien- und Wochenendhaus bisher offenbar nur in der Gegend von Caracas in Mode gekommen. An dem von Valencia und auch von Barquisimeto aus gut erreichbaren schönen Strand westlich von Puerto Cabello zwischen Morón und Tucacas gibt es wohl einige Gruppen von Wochenendhäusern und auch etwas Ausflugsverkehr und Ferienbetrieb, aber mit dem Küstenabschnitt unterhalb von Caracas sind weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht Vergleiche möglich. Die besonderen Verhältnisse in Caracas dürften wohl — ganz abgesehen vom zivilisatorischen und kulturellen Niveau-Unterschied — vor allem darin ihre Ursache haben, daß in der Hauptstadt sehr viele Ausländer leben. Die Ausländer haben jedoch ihre eigenen Gepflogenheiten und ganz andere Ansprüche. Die Nachahmung vor allem der aus Europa und Nordamerika zugewanderten oder nur zeitweise hier beschäftigten Ausländer aber ist sicherlich in Caracas am stärksten wirksam geworden.

Auch in den Anden waren es zunächst zum überwiegenden Teil Ausländer, vor allem die bei den Ölgesellschaften tätigen Ingenieure, die dort ihre Ferien verbrachten und damit die Hochandenregion für den Fremdenverkehr „entdeckten". Als 1959 die Ölfirmen damit begannen, insbesondere ihr ausländisches Personal zu verringern, hat dies gleich einen spürbaren Rückgang des Tourismus in den Anden zur Folge gehabt.

Es spielt allerdings der Fremdenverkehr in den Anden keine so große Rolle, daß sich ganze Ortschaften weitgehend darauf hätten spezialisieren können, aber es gibt immerhin einige Orte mit mehreren Hotels. Im oberen Motatántal wird man vor allem die Orte La Mesa und Timotes als beliebte Ferienziele nennen können. Im Chamatal hat Mérida einen nicht unbedeutenden Fremdenverkehr aufzuweisen. Die große Attraktion bildet hier der „teleferico", mit dem man über Kaffee- und Bananenpflanzungen hinweg bis zu den Schneefeldern am Pico Espejo (4675 m) gelangt. Auch andere Orte in den Anden, darunter die Städte Trujillo, Boconó und San Cristóbal, haben etwas Fremdenverkehr aufzuweisen, der aber sicherlich bald an Gewicht gewinnen wird, wenn bei steigendem Lebensstandard der binnenländische Tourismus an Geltung gewinnt. Damit werden sich auch für manche kleineren Orte in den Anden Möglichkeiten ergeben, durch den Fremdenverkehr zusätzliche Einnahmequellen zu bekommen. Noch ist ja der Tourismus in Venezuela — genauso wie eben auch das Straßennetz — eine verhältnismäßig junge Erscheinung. Als eine die Kulturlandschaft mitgestaltende Kraft ist der Erholungsverkehr bisher nur in dem Küstenabschnitt zwischen Catia la Mar und Los Caracas in bedeutsamem Ausmaß wirksam geworden.

VIII.

Am Schluß dieser Ausführungen, die einen Teilaspekt der infrastrukturellen Entwicklung Venezuelas in den Vordergrund stellten und anhand einiger Beispiele die damit zusammenhängenden Veränderungen in der Kulturlandschaft aufzuzeigen versuchten, wird man vor allem unterstreichen müssen, daß durch den Ausbau des Straßennetzes eine weitgehende Integrierung von vorher mehr oder minder isoliert gebliebenen Teilräumen in einen nationalen Markt gelungen ist. Dabei spielen zweifellos auch noch andere Einflußfaktoren, wie die Zoll- und sonstige Wirtschaftspolitik, auch verschiedene Maßnahmen im Zusammenhang mit der seit 1960 durchgeführten Agrarreform eine nicht unwesentliche Rolle, aber es ist nun einmal ein gut funktionierendes Verkehrswesen eine entscheidende Voraussetzung für jede wirtschaftliche Entfaltung. Die älteren Phasen der Verkehrsentwicklung waren dadurch gekennzeichnet, daß die Verbindungen zwischen Rohstoffgebieten und Häfen die einzigen bedeutsamen Wege waren. Mit dem Bau großer Fernstraßen wurde zwar schon um 1920 begonnen, ein ganzjährig befahrbares modernes Straßennetz aber konnte in dem teils sehr steil reliefierten, teils nur dünn bevölkerten Land erst dann geschaffen werden, als dank des konjunkturellen Aufschwungs der Erdölwirtschaft um die Mitte der 40er Jahre dem Staat sehr viel größere Geldmittel als früher zur Verfügung standen.

Das Straßennetz trägt nun seinerseits dazu bei, daß sich die Schwergewichte von wirtschaftlicher und Bevölkerungs-Entwicklung aus den dicht besiedelten Gebirgslandschaften mehr zum Tiefland zu verlagern. Stagnationsgebiete mit teilweise erheblichen Bevölkerungsverlusten sind große Teile der andinen Gebirgsregion, das vorwiegend aride Bergland von Coro sowie im Nordosten die Halbinsel Paria. Am wirtschaftlichen Aufschwung sind gegenwärtig am stärksten beteiligt die Mehrzahl der größeren Städte, die jungen agraren Kolonisationsgebiete im Südteil des Beckens von Maracaibo und in den sich mit der Savanne verzahnenden Waldgebieten im südöstlichen Vorland der Anden und außerdem die Umgebung des jungen Industriezentrums an der Mündung des Caroní in den Orinoco. Man wird auch nicht außer acht lassen dürfen, daß das erst dünn bevölkerte Bergland von Guayana eine Zunahme der ländlichen Besiedlung aufzuweisen hat. Noch ist hier die Erschließung durch Straßen sehr gering, aber in absehbarer Zukunft dürfte eine verstärkte wirtschaftliche Inwertsetzung dieses Landschaftsraumes erfolgen.

Die asphaltierten Straßen, das hat sich deutlich gezeigt, sind Leitlinien neuer Besiedlung. Wo in den humiden und semihumiden Gegenden neue Straßen durch bisher wenig bevölkerte Landstriche angelegt werden, dringen mit den Straßenbauern bereits *Conuqueros* vor, beginnt die Rodung der Wälder zunächst noch zellenhaft, bald aber schon flächig nach beiden Seiten immer weiter ausgreifend. Auf die in ihrer Nachbarschaft in Streusiedlungen lebende agrarische, nur vorübergehend seßhafte Bevölkerung üben die Straßen in einigen Gegenden eine starke Anziehungskraft aus, entstehen Straßenweiler oder sich über Kilometer hin erstreckende Reihensiedlungen. An den bedeutsameren Straßenkreuzungen entwickeln sich in erstaunlichem Tempo die Städte oder auch kleinere Verkehrsknoten-Siedlungen, die alle einen im Vergleich

zu ihrer Größe auffallenden Überbesatz an Tankstellen, Reparaturwerkstätten, Getränkebuden, Gaststätten u. a. aufweisen. Man wundert sich nur, wie viele Menschen von dem im Vergleich zu europäischen Verhältnissen ohnehin nur spärlichen Verkehr zu leben vermögen.

Die asphaltierten Straßen sind das A und O aller infrastruktureller Maßnahmen, sie sind eine wichtige Vorbedingung für das Gelingen der Agrarreform und für die Steigerung der Agrarproduktion. Das wiederum bildet die Voraussetzung für die Beseitigung der krassen sozialen Gegensätze und für eine Hebung des Lebensstandards auch in den ländlichen Gebieten, um damit auch eine kaufkräftigere Bevölkerung zu bekommen, ohne die ein weiterer Fortgang der Industrialisierung kaum als sinnvoll angesehen werden kann. Weitere Arbeitsplätze in der Industrie aber sind dringend notwendig, um der rasch zunehmenden städtischen Bevölkerung eine breitere Basis der Erwerbsmöglichkeiten zu verschaffen.

Das sind Probleme, denen wir in jedem Entwicklungsland begegnen. Venezuela aber hat den Vorteil, daß es dank hoher Einnahmen vor allem aus der Ölwirtschaft in die Lage versetzt ist, in verhältnismäßig kurzer Zeit eine ganze Reihe von Voraussetzungen zur Verbesserung der Wirtschafts- und Sozialstruktur zu schaffen. Damit treten nicht gleich grundlegende Veränderungen ein, weil sich die Menschen nicht in ebenso kurzer Zeit umgewöhnen und umerziehen lassen, weil es an Schulung, Fachkräften, Vorbildern und vielen anderen Dingen fehlt und weil infolge der Unsicherheit im Lande von privater Seite ständig große Geldsummen im Ausland angelegt und nicht im eigenen Lande investiert werden. Man wird diese Schattenseiten der gegenwärtigen Entwicklung nicht übersehen können, weil sie die Art und Weise der ständig fortschreitenden Veränderungen schließlich entscheidend mitbestimmen, aber man wird bestätigen müssen, daß vor allem in den letzten Jahren in Venezuela sehr viel unternommen worden ist, um Fortschritte auf den verschiedensten Gebieten zu erreichen. Die zunehmende Verkehrserschließung bezieht ständig weitere Gegenden in den wirtschaftlichen Entwicklungsprozeß des Landes ein und ermöglicht neue, rasche strukturelle Wandlungen. Was sich dabei vollzieht, konnte dieser Bericht freilich nur an einigen Beispielen zeigen.

Schrifttum

Bürger, O. 1922: Venezuela. Leipzig.

Chaves, L. F. 1965: La estructura de la ciudad de El Vigía. Instituto Pan-Americano de Geografia e Historia, Rev. Geogr. **63** (1965), S. 51—66.

Christ, R. 1937: Etude géographique des Llanos du Venezuela occidental. Grenoble.

Christ, R. 1956: Along the Llanos-Andes border in Venezuela. Geogr. Rev. **46** (1956), S. 187—208.

El desarrollo economico de Venezuela. Informe de una Mision organizada por el Banco Internacional de Reconstrución y Desarrollo. New York 1961.

Estimacion del valor de la produccion agricola registrada por Entidades Federales 1962. Ministerio de Agricultura y Cria. Caracas 1964.

Estudio integral de la Cuenca del Chama, Sector de Lagunillas de Urao. 1963. Universidad de Los Andes, Instituto de Geografia y Conversacion de Recursos Naturales. Mérida.

Gormsen, E. 1963: Barquisimeto, eine Handelstadt in Venezuela. Heidelberger Geogr. Arb. **12**. Heidelberg.

Hueck, K. 1961: Grenzen, ökologische Merkmale, Standortstypen und wirtschaftliche Bedeutung des Regenwaldgebietes am Maracaibo-See. Die Erde **92** (1961), S. 193—204.
Informaciones des Venezuela. Oficina Central de Coordinación y planificación. Mayo 1964.
Marrero, L. 1964: Venezuela y sus recursos. Caracas.
Otremba, E. 1954 a: Die venezolanische Stadt. Geogr. Rdsch. **6** (1954), S. 54—65.
Otremba, E. 1954 b: Südlich des Orinoco. Die Erde **6** (1954), S. 147—166.
Otremba, E. 1963: Die venezolanischen Anden im System der südamerikanischen Cordillere und ihre Bedeutung für Venezuela. Mitt. Fränk. Geogr. Ges. **10** (1963), S. 94—107.
Problemas económicos y sociales de los Andes venezolanos. 2 Bde. Consejo de Bienestar Rural, Caracas 1955—56.
Sievers, W. 1888: Die Cordillere von Mérida. Geogr. Abh. Bd **3**.
Tricart, J. 1961: Problèmes de mise en valeur des montagnes tropicales et subtropicales, fasc. **2**. Strasbourg.