

Centeno, Loynaz y Roncajolo: ingenieros-arquitectos del ferrocarril del Táchira, 1904-1926

Alfonso J. Arellano Cárdenas
Universidad Nacional Experimental del Táchira

RESUMEN

En este artículo se valoran históricamente las contribuciones técnicas de los ingenieros Melchor Centeno Grau, Enrique Loynaz Sucre y Alberto Roncajolo en la experiencia de transporte de la Compañía Gran Ferrocarril del Táchira. Entre 1904 y 1926, como ingenieros-arquitectos de la empresa, estas personalidades se ocupan de la organización del trabajo agroexportador, actuando en campos tan diversos como el propio enriado, el proyecto y la construcción de edificaciones y la gestión administrativa de la empresa. En el artículo, además de presentar una descripción de tales contribuciones, se discute sobre su significación en relación con las limitaciones que imponen el distanciamiento de las operaciones técnicas de los ingenieros respecto de la producción de frutos y mercaderías, las contingencias que genera el tráfico comercial de café y otros rubros agrícolas, y la imagen pública de progreso que requiere ostentar la empresa.

PALABRAS CLAVE

Gran Ferrocarril del Táchira. Ingenieros-arquitectos de ferrocarriles. Agroexportación.

Bendita luz esa, que si destruye, no es por espíritu de perversidad, sino que destruye para crear! [...] Cree usted, que ese soberbio palacio estará plantado, allí por toda una eternidad? No. Porque pasarán los tiempos y él tendrá que cederle el campo que ocupa á los rieles de varias líneas férreas, que un grupo de Ingenieros, consultando la

conveniencia y los mandatos de la Ciencia, resolverán que es aquel punto el adecuado para la obra.¹

INTRODUCCIÓN

Entre Estación Táchira y Encontrados, dos pueblos localizados, respectivamente, al norte del estado Táchira y al sur del Lago de Maracaibo, hacían sus recorridos las locomotoras de la Compañía Anónima "Gran Ferrocarril del Táchira" desde finales del siglo XIX hasta muy entrado el siglo XX. Quien recorriera el trayecto entre esos dos pueblos seguramente evidenciaría el impacto y la admiración que, al rastrearlos, causan los vestigios materiales de una de las experiencias ferrocarrileras venezolanas de mayor significación histórica. Vestigios que en su artificialidad contrastan la deslumbrante y feraz naturaleza de la zona, así como, en buena parte, las aún rudimentarias formas de trabajo que allí se practican.

Ciertamente, puentes, estaciones terminales e intermedias, denominaciones, pueblos, caminos, raíles, durmientes y otras piezas diseminadas en la región, serían hechas suyas por aquél transeúnte de una manera pasiva, más bien contemplativa; no extrañaría que las interiorizara nostálgicamente, al tiempo que, requerido de esbozar una explicación a su presencia, viniera a su mente el *autor*, el ingeniero o arquitecto que en algún momento del pasado ha podido hacer de las palabras técnicas que domina, unos objetos como los que conforman esa suerte de espectáculo, en ocasiones ruinoso. Buscando una referencia literaria a la andadura de ese autor, tal vez reconocería en él al Robinson Crusoe de Defoe, o al Gulliver de Swift, pues tal paseante, fascinado y deslumbrado por las huellas civilizatorias del ferrocarril del Táchira, recurriría en cierto modo al mito del héroe que individualmente vence a la naturaleza adversa gracias a la Razón, para otorgar un sentido a lo que presencia. Ese individuo, acostumbrado a consumir resultados e imágenes, tendería a pasar por alto el trabajo que las produce, mucho más a la significación del mismo.

Una fascinación similar, aunque cambiando nostalgia por optimismo, se despierta también en los hombres que impulsan a finales del siglo XIX el ferrocarril del Táchira y en los que desde esos años empiezan a utilizarlo. En las publicaciones periódicas contemporáneas a ellos es corriente la asociación del ferrocarril con el "progreso universal", la soberanía de los pueblos que cuentan con él, la "comunicación directa con el viejo continente" y, en fin, con el bienestar material general. En aquellos hombres es incuestionable que

1 "La Ley del Progreso". En: *El Aldeano*. Rubio, 27 de Agosto de 1910.

el ferrocarril es la más evidente concreción de la “Ley del Progreso”, una forma de predeterminación que hace de los acontecimientos técnicos algo inexorable y natural.

La consideración sistemática e individualizada de experiencias técnicas como la del ferrocarril del Táchira, sin embargo, implica precisar no tanto el inventario de los logros alcanzados, sino más bien el valor histórico del trabajo que allí se aplica. Se trata de un trabajo, además, que tiene en los ingenieros-arquitectos del ferrocarril sus más importantes organizadores. Sobre la base de una diversidad de fuentes documentales –Memorias del Ministerio de Obras Públicas, informes de la Compañía, prensa regional– y bibliográficas, así como también de las propias edificaciones de la Compañía que sobreviven, este artículo versará, desde una perspectiva histórica, sobre la actividad de los ingenieros Melchor Centeno Graü, Enrique Loynaz Sucre y Alberto Roncajolo. Habida cuenta que se trata de una actividad que se ocupa del transporte de frutos y mercancías, se intentará examinarla en tanto actividad que implica la mayor atención técnica a la agroexportación en el occidente venezolano a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

1. LA AGROEXPORTACIÓN Y LOS LÍMITES DE LA INGENIERÍA

La experiencia del ferrocarril del Táchira puede considerarse como el epílogo tecnológico del proceso de agroexportación liberal venezolano. Es necesario entenderla al interior de la extraordinaria dinámica comercial generada desde las haciendas del Táchira hacia el exterior, resumiendo los permanentes intentos de modernizar las vías que atraviesan, en extenso trayecto, ese estado y el estado Zulia, para así colocar el fruto en Maracaibo y darle salida hacia los mercados internacionales. En efecto, con la empresa ferroviaria se atiende parte de las aspiraciones de diversos zulianos y tachirenses. En el fraguado de tal empresa van concurriendo capitales de distinto origen, al tiempo que los prolijos flujos comerciales van adecuándose paulatinamente al ritmo y a la ordenación del tiempo que los horarios del ferrocarril imponen.

La introducción de esa gran innovación del transporte terrestre en la actividad económica del occidente venezolano constituye una típica operación decimonónica, la de apoyar técnicamente el trabajo. (Fig. 1) Sin embargo, no existen correlatos tecnológicos de similar magnitud en la totalidad del ciclo agrícola productivo y comercial. En esta asimétrica introducción de la técnica moderna parecen compendiarse de manera aguda las limitaciones de un razonamiento económico y político que hunde sus raíces en las propias formas en que el trabajo valoriza las cosas en la Venezuela de finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

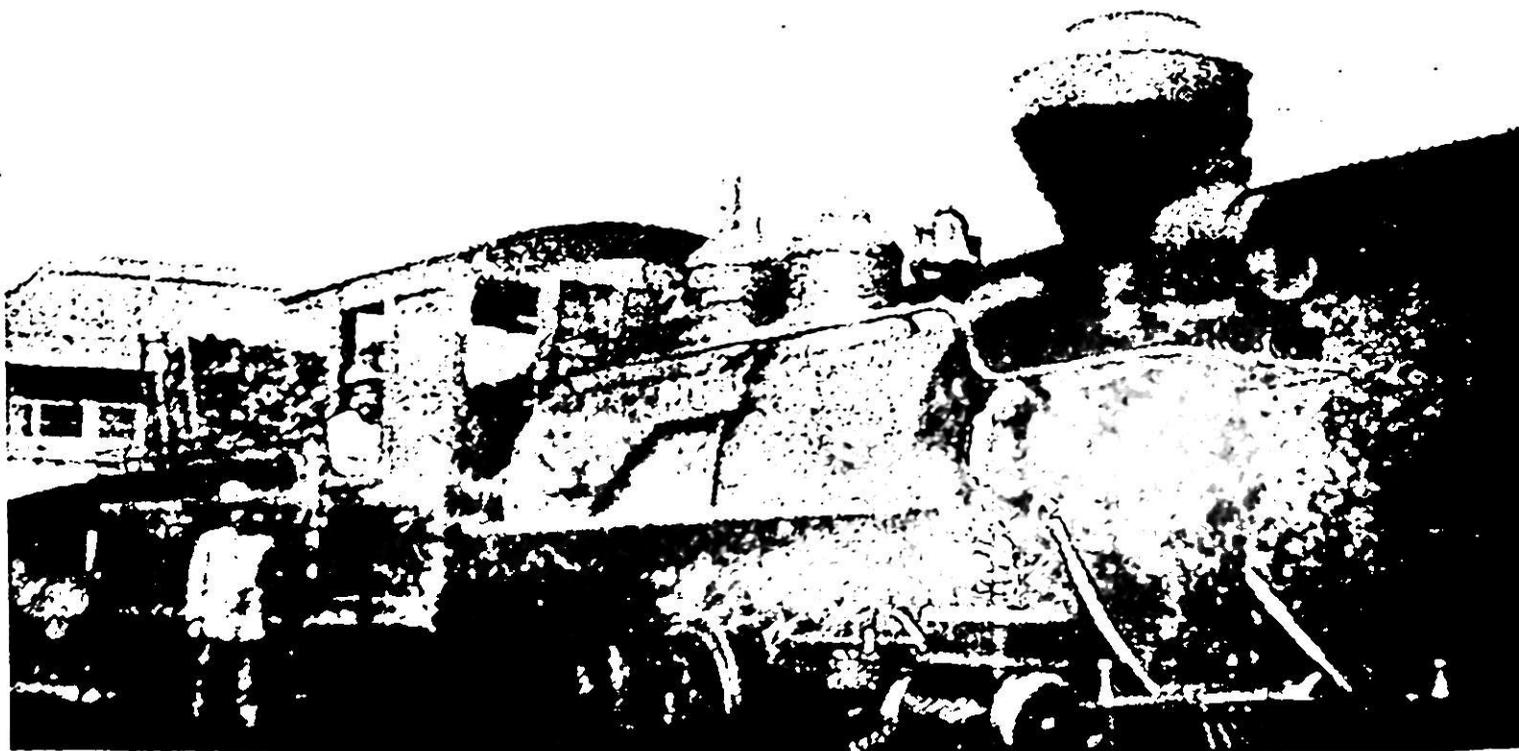


Fig. 1) Locomotora Táriba, 45 toneladas, 1917. Fuente: VENEZUELA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1917. *Memoria*. Caracas, p. 95.

Al parecer tal razonamiento fragua durante los primeros años republicanos, oportunidad en la que el Estado en formación requiere de capitales para financiar operaciones de modernización. Así por ejemplo, el economista Santos Michelena, Ministro de Hacienda durante la presidencia del general J. A. Páez, en la Exposición que dirige al Congreso de Venezuela en 1833, sentencia que “la falta de [camino] es la causa poderosa de la lentitud de los progresos de la agricultura”². Así se define indirectamente la manera más expedita de acumular los capitales necesarios al Estado: como localización de aduanas en los puertos y como desarrollo de vías hacia ellos desde las regiones agrícolas. Se trata de un razonamiento económico que establece prioridades entre producción y comercialización, haciendo de las ciudades –y de las vías que las conectan– los lugares donde el trabajo se moderniza. Ese razonamiento, hecho “verdad”, queda fijado notablemente como *a priori* histórico en la Venezuela del siglo XIX y buena parte del siglo XX.

La reciente historiografía venezolana ha advertido que los razonamientos económicos que sustentan la formación del Estado-Nación durante el régimen guzmancista hacen de los sectores comerciantes los grandes aliados de la modernización gubernamental. En tal sentido, la historiadora venezolana

2 PINO ITURRIETA, Elías. 1992. “Estudio Preliminar”. En: Elías PINO (selección y estudio preliminar). *Pensamiento Conservador del Siglo XIX. Antología*. Caracas, Monte Ávila Editores, p. 238.

Inés Quintero sentencia ejemplarmente: "El interés que motiva a Guzmán es obtener de los comerciantes [...] los recursos que le permitan poner a andar la máquina gubernamental, obtener una vía que suministre de manera regular los fondos para el funcionamiento del Estado"³. Se trata del análisis de un efecto notable de las formas de ejercicio gubernamental que se despliegan a finales del siglo XIX, revaluando el papel instrumental de la alianza de Guzmán con los comerciantes respecto de la fundación de las bases de aquella abstracta entidad moderna. Así, ha quedado establecido el valor de la claridad de fines del régimen guzmancista al captar la necesidad del Estado para la coordinación de la incipiente vida urbana venezolana y del desarrollo de las comunicaciones para catalizar tal vida, justamente los procesos más directamente relacionados con los intereses de esos comerciantes.

En tiempos de Guzmán el pensamiento sobre la producción nunca precede al que se hace sobre la circulación. Por el contrario, gran parte del razonamiento económico se dirige al transporte, a la captación de recursos y a la ciudad donde puedan invertirse. La formación de la Compañía de Crédito de principios de la década de 1870 es anterior a las medidas que, rechazando la creación de un banco agrícola, limitan el flujo de recursos hacia la producción mediante una ayuda indirecta a los agricultores a través de su participación en los ingresos por tránsito de mercaderías en el territorio nacional⁴.

En los más importantes centros urbanos del occidente del país, San Cristóbal y Maracaibo, fraguan zonas urbanas especializadas en la comercialización: la plaza El Pantano y el boulevard Baralt, respectivamente, novedosos lugares que llegan a comportarse como verdaderos observatorios del espectáculo de la actividad mercantil a través de la construcción de las sedes de las casas comerciales que la controlaron. (Fig. 2) En estas casas se materializa tal razonamiento económico que privilegia la circulación sobre la producción, en su interior se supervisan los movimientos y se registran las operaciones comerciales, en un trabajo de escritura nunca interrumpido que conecta vida económica externa y archivo mercantil interno. Cada productor y cada comerciante están suficientemente localizados y conocidos en sus rasgos, imponiendo un estado de visibilidad constante sobre las multitudes que confluyen en esos lugares y disciplinando el comportamiento de las mismas conforme a las reglas que aseguran el predominio de tales casas.

Contrariamente a las formas avanzadas que toma el trabajo en las espectaculares zonas comerciales urbanas, una modalidad del trabajo

3 QUINTERO, Inés. 1994. "El sistema político guzmancista". En: Inés QUINTERO (coordinadora). *Antonio Guzmán Blanco y su época*. Caracas, Monte Ávila Editores, p. 69.

4 Al respecto, véase: WALTER, Rolf. 1991. *Los alemanes en Venezuela y sus descendientes. 1870-1914*. Caracas, Asociación Cultural Humboldt, pp. 28-35.



Fig. 2) Plaza Baralt de Maracaibo. Fuente: WALTER, Rolf. 1985. *Los alemanes en Venezuela y sus descendientes, Tomo II, 1870-1914*. Caracas, Asociación Cultural Humboldt, p. 148.

rudimentario, fatigoso, en la que el ingenio técnico moderno está más bien ausente, predomina en las regiones productoras que tienen en la hacienda su más efectivo dispositivo.⁵ Sin embargo, es una contrariedad que no debe entenderse como oposición campo-ciudad. La ciudad tiene en las vías y en la modernización del transporte las herramientas mediante las cuales el campo constituye su complemento y a través de aquella se asimila el producto del trabajo rural. En tanto asimilación urbana de un producto agrícola cuyo cultivo, procesamiento y gestión se modernizan muy poco, se trata de un proceso que niega las formas concretas de valoración de las cosas en el mundo moderno.

5 El análisis de la modernización del trabajo en las haciendas tachirenses está fuera del alcance de este artículo. Cabe mencionar que, sin duda, hubo intentos de modernizar el cultivo, y sobre todo, el procesamiento del café, particularmente por parte de los dueños de grandes haciendas. Los "miles de brazos sin trabajo" que genera la introducción de máquinas en esas haciendas opera, sin embargo, como freno a la tecnificación, conformando un círculo vicioso cuyo despliegue merece un estudio específico. Lo notable de estos intentos de modernización es que también se producen fragmentariamente, sin que puedan conectarse orgánicamente entre sí.

Es admitido desde finales del siglo XVIII que “el trabajo [...] es la medida o mensura real del valor permutable de toda mercadería”⁶. Ésta es una noción abstracta de la medida del valor de las cosas no tan obvia y natural como la tradicional estimación del valor intercambiable de acuerdo a las cantidades. Lo importante de tal premisa es que evidencia la importancia de la racionalización y la tecnificación de la pericia y el talento que el trabajo necesita.

Es en el contexto de la necesaria tecnificación del trabajo que puede entenderse el notable papel que cumplen los ingenieros durante el siglo XIX. En ellos encarna el *homo oeconomicus*, el que emplea su vida tratando de escapar de la “finitud del hombre”⁷, para decirlo con palabras de Foucault, en quien se ha objetivado una conciencia de que en el mundo moderno la supervivencia en la vida, ya no la trascendencia, depende más y más del aumento en intensidad del trabajo y del uso de todos los medios posibles para que sea más prolífico.

Sin embargo, esta premisa no puede verificarse en el ámbito de trabajo agrícola tachirenses, ya que ese trabajo productivo permanece más bien como práctica rudimentaria y no puede fundarse adecuadamente como medida del valor del café como producto intercambiable. En tal sentido, los ingenieros del ferrocarril del Táchira, en tanto figuras en torno a las cuales pivota la recreación ilustrada del mundo zuliano y tachirenses, son los administradores de una limitada evolución técnica por la fuerza de los propios eventos en que se ven envueltos.

En relación con el análisis de las consecuencias tecnológicas –incluyendo desde luego lo concerniente a ferrocarriles– de la alianza entre el Ilustre Americano y los comerciantes, es necesario individuar la actuación técnica de los ingenieros del ferrocarril del Táchira, examinándola en el contexto del ejercicio gubernamental liberal de la época, y situándola en el espacio del mencionado *a priori* que sin duda los rige y que, haciéndolo suyo, demarca los límites de sus propias posibilidades.

Los ingenieros Melchor Centeno Graü (1867-1949) y Enrique Loynaz Sucre (1875-1922) y Alberto Roncajolo (m. 1940) son las figuras más significativas dentro del grupo de técnicos de la empresa ferrocarrilera

6 Esta notable frase del economista escocés Adam Smith está en el origen de la moderna economía política, desarrollada en su célebre *Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones* de 1771. Tomada de: LEÓN, Virginia. 1989. *La Europa Ilustrada*. Madrid, Ediciones Istmo, p. 187.

7 En tal sentido, merece la pena examinar el tratamiento que hace el pensador francés Michel Foucault del papel y de la significación histórica del trabajo en el mundo moderno. Véase: FOUCAULT, Michel. 1991. *Las palabras y las cosas*. México, Siglo XXI Editores, pp. 217-222 y 248-258.

tachirenses a lo largo de su existencia. Como se tratará más adelante, en los dos primeros encarnan las más optimistas expectativas de progreso y civilización que difunde la Compañía para justificarse públicamente; puede afirmarse que ellos adoptan como modelo el Arte al tratar de dar forma a la etapa de implantación del ferrocarril entre 1893 y 1914. En Roncayolo, por su parte, la voluntad de dominio se presenta como reconocimiento del “destino técnico” de una empresa ya implantada, es decir, como gestión de la etapa de férrea explotación entre 1914 y 1926.

Para los ingenieros del ferrocarril del Táchira la voluntad de reducir el tiempo en el itinerario del traslado de los frutos que circulan desde la región domina sus ocupaciones técnicas, confiando en que la valorización de los mismos en los mercados internacionales puede sustentarse en un eficiente y rápido transporte, sin importar mucho el trabajo que los produce. Para ellos esa forma de consideración del tiempo en el trabajo del transporte es, por su parte, el fundamento del “progreso general” que representa la empresa, en lo que constituye la manera particular por la que se articulan economía del transporte que controla la empresa y futuro promisorio –“llegar a ser”– de la región. En este solapamiento de un tiempo lineal que unifica un mejoramiento técnico *ad infinitum* y del tiempo como ensamblaje de lapsos cuya duración debe tender a cero –al alcanzar el “bienestar general” zuliano-tachirenses– puede advertirse el más sutil dispositivo de dominio que intenta perpetuarse indefinidamente. Y todo el conjunto de operaciones técnicas que Centeno Graü, Loynaz Sucre y Roncayolo despliegan para la Compañía del ferrocarril da cuenta de tal dispositivo.

Los ingenieros del ferrocarril del Táchira experimentan, sin embargo, una tragedia, en tanto coordinadores del tiempo de transporte, un tiempo distinto al de la producción. El ciclo económico específico en el que se insertan no conlleva una serie técnica causal, es decir, su esfuerzo no puede cumplirse como suma de experiencias racionalizadas. Por el contrario, su actuación se produce bajo el signo de la inmediatez que generan los problemas del tráfico, sin que pueda concretarse en ella esa concatenación fundamental entre producción, circulación y devenir de acontecimientos técnicos. El resultado de su actividad, bien como ingeniero o arquitecto, bien administrativo, no se aplica a un nuevo trabajo más complejo; ni la organización y acumulación de las riquezas que genera la Compañía del ferrocarril del Táchira no se produce como una cadena de producción temporal y racionalizada que se inicia desde la hacienda y termina en el transporte y circulación de frutos y mercancías.⁸ Su trabajo se produce en función de la salvaguarda del

8 El influjo de la empresa ferrocarrilera sobre la productividad de las haciendas adyacentes a la línea es muy oblicuo. Desde finales de la década de 1900, la empresa arrienda esos terrenos que un decreto gubernamental de 1905 le otorga desde el kilómetro 5 hasta el 87,

dispositivo de poder mencionado anteriormente, presentado públicamente como clave de la productividad. El ingenio potencial de Centeno Graü, de Loynaz Sucre y de Roncajolo, en consecuencia, es enormemente funcional respecto de tal dispositivo, al tiempo que tiende inexorablemente a constreñirse en él.

La presencia de los renombrados ingenieros en el ferrocarril del Táchira guarda relación con el influjo y las exigencias del Estado desde los primeros años del siglo XX. El papel de los profesionales durante la primera década del ferrocarril del Táchira es más bien discreto. En 1895 se concreta la formación de la Compañía. La antecede más de una década de disputas regionales y de intentos fallidos para construir la línea férrea, lapso de experiencia que establece unas condiciones favorables para el éxito de la empresa de la familia Roncajolo –Benito y sus hijos Juan y Andrés– de la que descende el tercer ingeniero mencionado.⁹ Entre 1893 y 1895 se había producido el tendido de la línea –simplificado y provisional, producto de los precarios recursos disponibles– de 105 kilómetros entre Encontrados y La Fría, y sin que el papel de prestigiosos ingenieros fuese más decisivo para la Compañía que el de los propios empresarios.

para explotarlos agropecuariamente, papel escasamente asumido por el propietario. En 1924, "la Compañía, para prestancia de facilidades para los criadores i agricultores, sólo cobra como canon de arrendamiento por hectárea actualmente 25 céntimos de bolívar para frutos menores i pastos i un bolívar para frutos mayores; i los contratos se celebran por términos no menores de cinco años". Véase: "Gran Ferrocarril del Táchira". En: *Revista Mercantil*. Maracaibo, 30 de junio de 1924. Una investigación económica específica profundizaría en el rol latifundista de la compañía y en su pasivo rol como introductora de técnicas modernas en la producción agropecuaria. En tal sentido, puede ser referido el trabajo de Luis Cipriano Rodríguez, quien ha indagado en la práctica agrícola en función de la introducción de "mejoras" arrendatarias en las propiedades de Juan Vicente Gómez entre 1909 y 1917. Véase: RODRÍGUEZ, Luis Cipriano. 1985. "Gómez y el agro". En: Elías PINO ITURRIETA (coordinador). 1985. *Juan Vicente Gómez y su época*. Caracas, Monte Ávila Editores, pp. 106-107.

- 9 Don Benito Roncajolo (1825-1900) y sus hijos Juan Roncajolo (m. 1898) y Andrés Roncajolo (m. 1898), enraízan profundamente en la sociedad de la capital del Estado Zulia. Aquí llegan a habitar el llamado Palacio Roncajolo, hoy demolido. La mayoría de los Roncajolo que trabajaron posteriormente en la Compañía del Ferrocarril del Táchira, son descendientes de Andrés Roncajolo, por largos años vice-cónsul de Francia en Maracaibo. Asociados a sectores empresariales trujillanos, emprenden la construcción del ferrocarril que va desde La Ceiba hasta Sabana de Mendoza y Motatán. Su eventual participación en la promoción y construcción del ferrocarril entre Santa Bárbara y El Vigía, en el Estado Mérida, y en otros proyectos no realizados, los nutre experiencialmente acerca de la región económica, la construcción de vías férreas y la manera de negociar este tipo de empresa con el gobierno. Véase: "Contamos la historia del Zulia. Los Roncajolo en el Zulia". En: *Crítica*. Maracaibo, 24 de octubre de 1979. Don Benito Roncajolo "fue factor activo del progreso nacional; dueño de valiosas propiedades en Europa, llegó de Francia con un ingente capital, lo que le permitió fundar casas de comercio de gran giro en Marsella y Maracaibo, organizar una verdadera flota mercante, que traficaba entre los puertos." VANNINI DE GERULEWICZ, Marisa. 1991. "Introducción". En: PERIGNON DE RONCAJOLO, Leontine, *En Venezuela, 1876-1892 Recuerdos*, Caracas, Fundación de Promoción Cultural de Venezuela, p. 102.

La empresa fragua, además, en la fructífera coyuntura comercial cafetalera en torno a 1890, pudiendo concurrir en la realización del ferrocarril, con cierta garantía, tanto los capitales acumulados por una diversidad de pequeños empresarios y productores regionales, los de poderosos comerciantes marabinos, como los de banqueros franceses a quienes la familia marsellesa acude. Para captar tales capitales, la empresa debe mantener el entusiasmo y la confianza de los potenciales accionistas, difundiendo "prometeicos" mensajes e informando sus avances a través del *Boletín Comercial*, la publicación periódica que dirige el futuro primer gerente de la Compañía, José Trinidad Colmenares.

La Asamblea de Accionistas de la Compañía se comporta como máxima dirección y gobierno de la empresa. Una de sus primeras decisiones es la de extender la línea en unos diez kilómetros más desde La Fría hasta La Urcá. Conocida como la "primera prolongación", se realiza entre 1897 y 1898. Paulatinamente la Asamblea va siendo penetrada por los grandes comerciantes de la región, desplazando a los accionistas minoritarios quienes deben retirarse por lo poco redituable de las difíciles operaciones del transporte en sus primeros años, habida cuenta de la crisis del comercio internacional del café por sus bajos precios durante la década de 1890. El proceso de concentración de las acciones tiene su cota más elevada en 1904, año en que se rematan los títulos de los Roncajolo, llegan a ser comprados por Cipriano Castro luego de un complicado proceso judicial; posteriormente son venidos a manos de Juan Vicente Gómez, con la consiguiente "intromisión política del Gobierno en la marcha administrativa de la Empresa, imponiendo su querer contra el de los accionistas."¹⁰

En consecuencia, saber y poder, es decir, ingenieros, gerencia y régimen, se acercan y complementan más y más. Conforman una unidad cuya atención fundamental va a centrarse en la administración del creciente tráfico de mercaderías y frutos menores, así como la cuidadosa e intensa actividad de reforma y mantenimiento del material rodante, la importación de nuevos y mejores *trucks*, la construcción de jaulas y la incorporación de grúas

10 Según José A. Noguera M., accionista de la Compañía del ferrocarril a mediados del siglo XX, la "intromisión" consiste en el mantenimiento de un juego político en los nombramientos de los cargos principales de la empresa. Sin que pueda establecerse cuan efectiva ha podido ser la consolidación de la misma sin el apoyo gubernamental, debe tenerse en cuenta que Noguera es un defensor de la ideología del *laissez faire*, tal como deja entrever en su folleto. Ver: NOGUERA MORENO, José A. 1956. *Historia del Gran Ferrocarril del Táchira*. Caracas, s/n, pp. 16-26. Para una más detallada descripción de este proceso, véase: ARELLANO CÁRDENAS, Alfonso. 1992. *La arquitectura de la Compañía Gran Ferrocarril del Táchira, 1893-1926*. Tesis de Maestría, Universidad Central del Venezuela, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, pp. 60-128. Cabe mencionar que diversos aspectos de este artículo se derivan de este trabajo.

importadas para movilizar las cargas más pesadas en las estaciones principales. Desde entonces, el ascendiente de los ingenieros para el desenvolvimiento de la Compañía, la última de las empresas ferroviarias venezolanas durante el siglo XIX, es decisivo.

2. LA ACTUACIÓN DE MELCHOR CENTENO GRAÜ

El ingeniero cumanés Melchor Centeno Graü constituye una de las figuras de mayor relieve para la ingeniería en Venezuela durante los primeros años del siglo XX. (Fig. 3) Su inclinación investigadora es exaltada por sus contemporáneos:

Algunos de estos ingenieros han acumulado tantas observaciones y lanzado a la publicidad estudios de gran interés científico [el de Centeno] me llamó vivamente la atención por el colorido expresivo de las ideas y profundidad de las mismas.¹¹

La calificación que Juvenal Anzola hace de las "ideas" de Centeno Graü es de gran significación si se examina el lugar institucional en general de la figura del ingeniero durante los años de la administración de Guzmán Blanco y los primeros años del siglo XX en Venezuela; se trata del reconocimiento del papel central que cumple el ingeniero como intelectual, de la considerable *autoritas* que ha alcanzado, particularmente entendida como poder "espiritual". Ciertamente, durante la década de 1880 la institucionalización de la figura del ingeniero conlleva una gran dosis de espiritualización, una vez que el incrementado despliegue de las obras públicas guzmancistas en esta década se legitima en buena parte sobre la base de la dimensión especulativa de estos profesionales; ellos, por su parte, han alcanzado tal estatus ya que la Universidad Central de Venezuela de la que egresan, si bien influida



Fig. 3) El ingeniero Melchor Centeno Graü, a la izquierda, acompañado de Eustoquio Gómez, 1921. Fuente: D'EMPAIRE, Carlos. 1982. *Un alto en mi camino*. Caracas. Fundación D'Empaire, p. 17.

11 ANZOLA, Juvenal. 1980. *De Caracas a San Cristóbal*. Caracas, Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, p. 112.

del Positivismo en avance, tiende también a proporcionar la teoría y la filosofía que tal espiritualización implica¹². El color expresivo y la profundidad de las ideas de Centeno Graü, recogidas por Anzola, designan la autoridad a la que se ha hecho referencia.

La crisis posguzmancista de los valores del Progreso y la Razón de la década de los noventa arrastra consigo la declinación de las obras públicas y por tanto de la importancia de los ingenieros.¹³ Al iniciarse el siglo XX, al interior del impulso a las obras públicas en una más amplia cobertura nacional, ingenieros como Centeno Graü renuevan su institucionalizada autoridad. Se ocupan en considerable medida de las tareas de construcción de vías y de edificaciones relacionadas con el transporte, conforme al *apriori* que las establece como la plataforma del Progreso liberal, tratado en el apartado anterior.

Centeno Graü, ingeniero egresado de la Facultad de Filosofía de la Universidad Central de Venezuela en 1889, es un pionero de la sismología en Venezuela. Se vincula a la sociedad de Maracaibo y ejecuta varios proyectos para esa ciudad, a partir de lo cual y de la experiencia en caminos y ferrocarriles desde su graduación hasta 1904, se encarga de la Sección Técnica del ferrocarril del Táchira.

Durante la gestión de Centeno Graü se proyectan y se construyen los primeros puentes de madera y hierro para la línea, y en 1905, las primeras edificaciones de importancia para la Compañía en Encontrados.¹⁴ En éstas puede observarse el intento por conferir cierta monumentalidad y permanencia

-
- 12 Al respecto, puede consultarse: CARABALLO PERICHI, Ciro. 1986. "Del académico retórico al profesional pragmático". En: *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*. No. 27. Diciembre de 1986, pp. 52-77. En este artículo, Caraballo advierte sobre el creciente "culto al individuo" de Ciencias y de Artes al ingeniero y al arquitecto, respectivamente, que se desarrolla a lo largo del último tercio del siglo XIX en Venezuela, en un proceso que tiene uno de sus más notables apoyos en la reforma de la Universidad Central de Venezuela de 1883, por la que la Facultad de Ciencias Exactas era eliminada y sus cursos trasladados a la Facultad de Filosofía. Luego de siete años de estudios el egresado recibía el título de ingeniero a la vez que el más ampuloso de Doctor en Filosofía. Caraballo señala también que con tal reforma merma en los ingenieros la capacidad de dar respuesta a los problemas prácticos del oficio y aumentan aptitudes como la oratoria, conforme al interés de legitimar retóricamente el progreso impulsado por el régimen guzmancista.
- 13 Sobre la caída del gasto en obras públicas desde 1892, véase: ARCILA FARÍAS, Eduardo. 1974. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas, 1874-1974*. Caracas, Ministerio de Obras Públicas, pp. 157-166.
- 14 La creciente importancia de la población de Encontrados, ubicada en la desembocadura del río Zulia sobre el río Catatumbo, proviene de mediados del siglo XIX. Los tráficos desde el Norte de Santander y desde el Táchira justifican la consolidación del "gran caserío" portuario hacia 1870, proliferando la navegación de bongos, piraguas, buques de vela y vapores pequeños en el sistema fluvial circundante. Al respecto, véase: CUNILL GRAÜ, Pedro. 1987. *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, pp. 1189-90, 1281.

a las edificaciones ferrocarrileras, iniciándose también un ciclo de novedades arquitectónicas en la dinámica población del Catatumbo. La actuación de Centeno Graü no se limita, entonces, al papel de ingeniero, sino también al de arquitecto. A lo largo de la fachada de la estación de pasajeros y depósito frente al río Catatumbo se construye una arcada que, aprovechando los volados de la cubierta de zinc, conforma un corredor. (Fig. 4) En el umbral



Fig. 4) Estación Encontrados, 1904. Fuente: VENEZUELA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1905. *Memoria*. Caracas, p. 172.

de los arcos los viajeros contemplan el vigoroso movimiento mercantil y de máquinas que se suceden en el empalme de la línea ferroviaria con la curvatura del sinuoso Catatumbo.

Al costado izquierdo del galpón de pasajeros y depósito se erige el edificio de talleres. El obligado pragmatismo de sus constructores conduce a yuxtaponer dos plantas que se articulan forzosamente entre sí. Mientras los vanos de la planta baja se acomodan a las demandas del funcionamiento del taller, combinando sin consonancia arcos rebajados y ventanas rectangulares, los de la planta alta se abren regularmente sobre un muro almohadillado rodeado de un balcón cuya ornamentada baranda recorre el perímetro de la planta, en lo que constituye el inicio de una creciente preocupación por una imagen legitimadora de la empresa a través de sus edificaciones.

La presencia de Centeno Graü en la Compañía constituye una decisión de la directiva de la empresa, ya ligada al gobierno central, preocupada por los desbordamientos de los ríos sobre las extensas franjas de terreno paralelas a la vía y sobre las instalaciones de la empresa en Encontrados.

Efectivamente, la mayoría de las operaciones que impulsa la Compañía ferrocarrilera para establecer y consolidar la línea durante los años de su implantación está condicionada por la lluvia y la impetuosidad de los ríos. Ingenieros y gerentes del ferrocarril se lamentan reiteradamente en sus informes técnicos de las secuelas del exceso de agua: baja presión del vapor en las calderas de la locomotora por la humedad de la leña, su combustible durante muchos años; inconsistencia de los terrenos para el enriado; derrumbes de barrancas; socavamiento de las "pilas" o bases de los puentes; e inundaciones en largos segmentos de la línea. El ingeniero, experto en grandes intervenciones de suelos, podría resolver el problema central de la línea: los violentos y agresivos cursos de los ríos.

Para una mentalidad ilustrada como la de Centeno Graü, dominar la naturaleza mediante la técnica es un destino connatural a su saber. La amenaza de las crecidas del río sobre la población de Encontrados, población donde se ubica el terminal más importante de la empresa, debe ser neutralizada con base en el ingenio de esta personalidad. Centeno Graü proyecta la desviación del río Catatumbo en 1904: un canal de 430 metros de largo que cortase la planicie que forma el meandro del río, amortiguaría la violencia con que el Catatumbo golpea los márgenes de Encontrados. (Fig. 5) Así, Centeno "ilustra" a la naturaleza en una suerte de diálogo metafísico

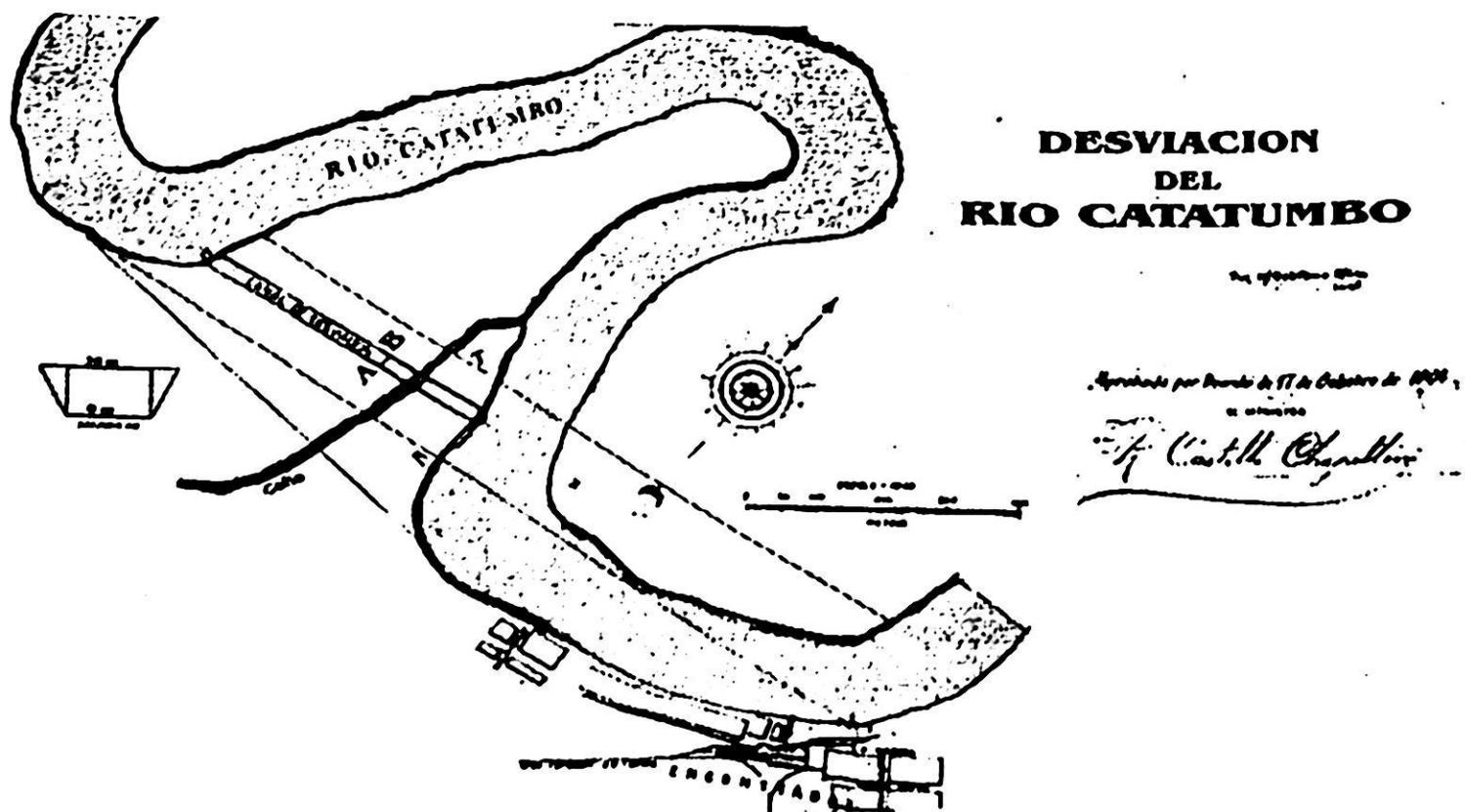


Fig. 5) La desviación del río Catatumbo frente a Encontrados. Proyecto del ingeniero M. Centeno Graü, 1904. Fuente: VENEZUELA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1905. *Memoria*. Caracas, s/p.

que espera "comprensión" por parte de la misma. Lo hace a través de una "ingeniería artesanal", esto es, sin desnaturalizar el sitio, intenta corregir los "defectos" que el recorrido del río presenta respecto de los intereses de los comerciantes de Encontrados y de los empresarios del ferrocarril del Táchira. Sin embargo, las inundaciones no dejan de dismantelar el pueblo hasta muy entrado el siglo XX; el río sigue corriendo por el cauce natural y el canal abierto por el ingeniero solamente es útil para extraer tierra de relleno, evidenciando los límites de la operación ingenieril de Centeno Graü en su conciliatoria visión de artesanía, naturaleza y modernización.

3. EL PAPEL DE ENRIQUE LOYNAZ SUCRE

El ingeniero caraqueño Enrique Loynaz Sucre se encarga de la Sección Técnica de la Compañía cuando Centeno Graü es llamado para los trabajos de la Carretera Central del Táchira hacia 1910. (Fig. 6) Egresado de la Facultad de Filosofía de la Universidad Central de Venezuela en 1892, sus primeros años se caracterizan por una marcada inclinación editorial y literaria.¹⁵ Su amigo Juvenal Anzola dice de él:

Si me preguntaran si conozco algún caballero tan cumplido, capaz de hacer el milagro de vivir siempre en paz y como si a cada paso recibiera una noticia grata en el comercio de la vida y trato con los hombres, contestaría que sí lo conozco, y nombraría al doctor E. Loynaz Sucre.¹⁶

Se trata de una caracterización de la ingeniosa actitud de Loynaz Sucre para la unión de los hombres, para lograr concordia entre ellos. Tal actitud y la vocación literaria exhibida por este ingeniero, están en la base de



Fig. 6) El doctor Enrique Loynaz Sucre en la tribuna del Salón de Lectura de San Cristóbal, 1916. Fuente: VILLAMIZAR, J.J. 1986. *Historia del Salón de Lectura*. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, p. 31.

-
- 15 Loynaz Sucre escribe en *El Cojo Ilustrado* y en la revista *Vesta*, de la que es su editor. En sus escritos se dedica poéticamente al animismo de la materia inerte.
- 16 ANZOLA, Juvenal. *De Caracas a...*, p. 124.

su *autoritas*, la cual va a desplegarse en el ferrocarril del Táchira dando continuidad durante la administración de Juan Vicente Gómez a las relaciones entre saber y poder gubernamental. Al ingresar a la Compañía del ferrocarril zuliano-tachirenses, luego de trabajar en la casa Blohm de Maracaibo, recibe el encargo de representar a la empresa –ya muy vinculada a la mencionada administración– ante algunos vecinos de Encontrados que utilizan la línea férrea para movilizar ganado, finalizando exitosamente la gestión de conseguir un acuerdo.

La optimista participación de Loynaz Sucre como ingeniero de la línea es crucial para la infraestructura y la arquitectura de la Compañía. Por una parte, con sentido común se dedica a organizar el trabajo obrero de la segunda prolongación de la línea desde Uracá hasta Cara de Perro, la meseta del piedemonte tachirenses donde se localiza la nueva Estación Táchira. Por otra, traza la planta de la población que contiene la nueva estación Táchira y proyecta los edificios del terminal ferroviario.

A su paso por Uracá, Juvenal Anzola pondera “los detenidos estudios que para la prolongación de los seis kilómetros tenía hechos el ilustrado ingeniero Loynaz Sucre, con todos los datos y previsiones deseables.”¹⁷ (Fig. 7) El trabajo se inicia en la Uracá a finales de 1912. Las “rectificaciones

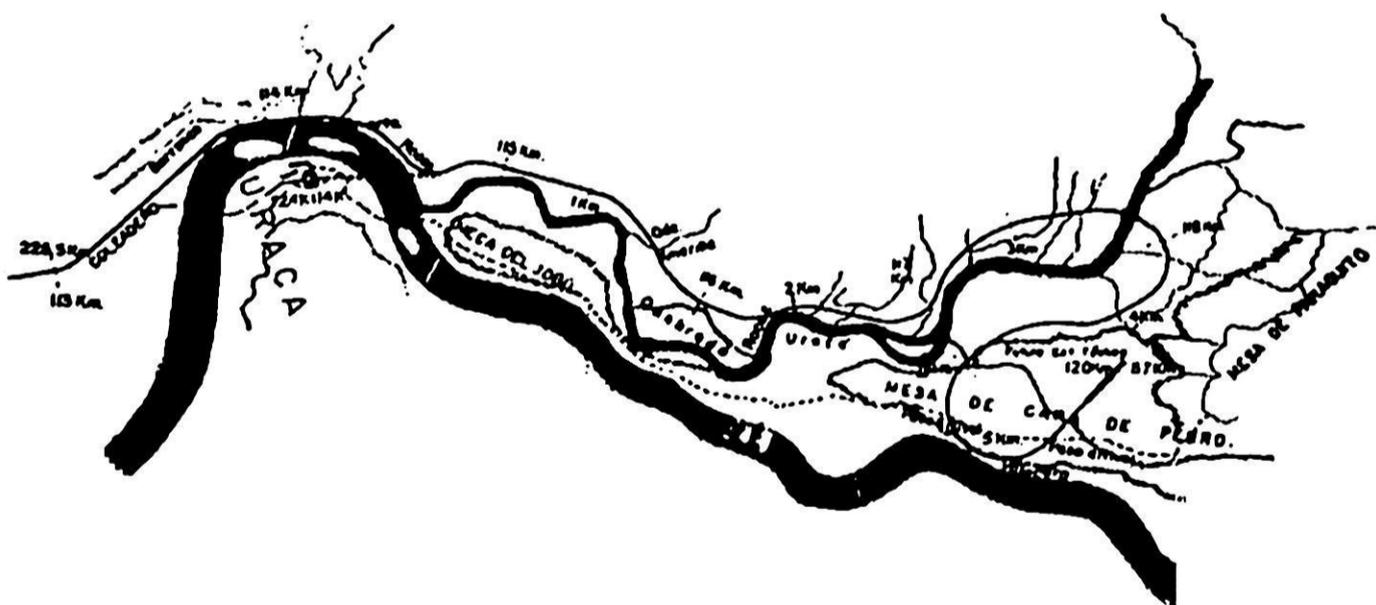


Fig. 7) Copia del proyecto del ingeniero Alfredo Jahn jr. para la prolongación de la línea hasta Cara de Perro, 1919. Fuente: ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. 1910. Caracas. *Documentos del Ministerio de Obras Públicas*. Paquete N° 123. G.F.T.

17 ANZOLA, Juvenal. *De Caracas a...*, p. 130. Al afrontar el trabajo de la Prolongación de la línea entre la estación de la quebrada La Uracá y el nuevo terminal de Estación Táchira, Loynaz Sucre no cambia el proyecto del Dr. Alfredo Jahn jr. de 1910, en ese entonces Jefe de la Sala Técnica del Ministerio de Obras Públicas.

definitivas" del trazado "primitivo" se hacen durante la propia realización, mientras que con el "costoso" y ancho desmonte se intenta atenuar la humedad de los arcillosos suelos y asegurar que los grandes árboles no cayeran sobre la futura línea. Se trata de una racionalización artesanal, reduciendo "al *mínimum*" los cortes de las cuchillas, los derrumbes ocasionados por la fuerte pendiente de las gredosas faldas, el movimiento de tierra y las obras de arte.¹⁸ Al prolongar la línea, Loynaz Sucre entabla un diálogo cortés entre técnica y naturaleza, intentando conferir a la operación el carácter menos artificial posible.

Durante 1913, el primer año de realización de la Prolongación, el personal obrero juega un rol primordial. Lo artesanal del trabajo en 1913 lo demanda. En efecto, en la Prolongación concurren obreros provenientes de toda la región Andes-Zulia, llegando a conformar, a finales de 1913, un grupo de 930 personas entre quienes se produce un clima de tensión. Así, el gerente Henrique París se queja de "las pasiones de tantos hombres de diverso carácter allí reunidos".¹⁹ Loynaz Sucre intenta aplacar tal clima. Para "dar cabida al mayor número de obreros", se esfuerza en abrir focos de trabajo alternativo que permiten una competencia laboral sin mayores conflictos. Para la horadación de los túneles se traen obreros extranjeros y participan gran cantidad de trabajadores que llegan a ejecutar hasta quince metros mensuales en la galería de dirección.²⁰ Además, Loynaz Sucre diseña un sistema de contratos individualizados por peón y sin la mediación onerosa de caporales o directores de obreros. En realidad, el "generoso sistema" intenta halagar a los obreros para evitar su huida por lo enfermizo de la zona. Tal como lo declara el gerente de la empresa "la lucha ha sido i es constante en defensa de los ataques de la bravía naturaleza de aquellas insalubres regiones"²¹. La atenta gestión se complementa con humanitario sanitarismo

18 En toda la operación de la prolongación conducida por Loynaz Sucre entre 1912 y 1913, se despliega un especial cuidado y respeto hacia la configuración natural del terreno. Constituye un trabajo "de relojería" manual: por un lado, el ingeniero quiere evitar que "los demás cortes alcancen profundidad mayor de un metro cincuenta centímetros", todo con el fin de conseguir "gran economía y seguridad para la línea en lo porvenir". Por otro, para mantener la línea a altura suficiente sobre el río Lobaterita, el ingeniero se ve "obligado a aceptar en pequeños trayectos una pendiente ligeramente superior" de la que puede hacerse para una línea férrea.

19 COMPANÍA ANÓNIMA "GRAN FERROCARRIL DEL TÁCHIRA. 1913. *Documentos relativos a la Vigésima séptima Asamblea General de Accionistas*. Maracaibo, p. 10.

20 En la realización de los túneles, en los cortes y en otros movimientos de tierra se utilizan herramientas y pólvora "pedida al Norte", conjugándose con otros adelantos gestionarios de los ingenieros: "en nuestro poder, en estudio, las ofertas de locomotoras, alemanas y americanas; y ya en manos del fabricante los planos y referencias para levantar los dibujos y presupuestos de los puentes." VENEZUELA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1914. *Memoria*, p. 115.

21 COMPANÍA ANÓNIMA "GRAN FERROCARRIL DEL TÁCHIRA". 1913. *Documentos relativos...* p. 10.

al nombrar la empresa un médico exclusivo para la prolongación y al instalar un "hospitalito" con medicinas gratis para los enfermos.

En Estación Táchira, la excepcional población de nueva fundación generada por la actividad de transporte ferrocarrilero en el occidente venezolano, se produce un ordenamiento urbanístico sin precedentes. El establecimiento de una población y un terminal para el tráfico comercial cuenta además con el requisito de empalmar con la Carretera Central del Táchira, la construcción vial coetánea a la del tramo de la Prolongación, para recibir los cargamentos que vinieran desde Rubio por automóvil, para el trasbordo en la nueva estación.²² (Fig. 8)

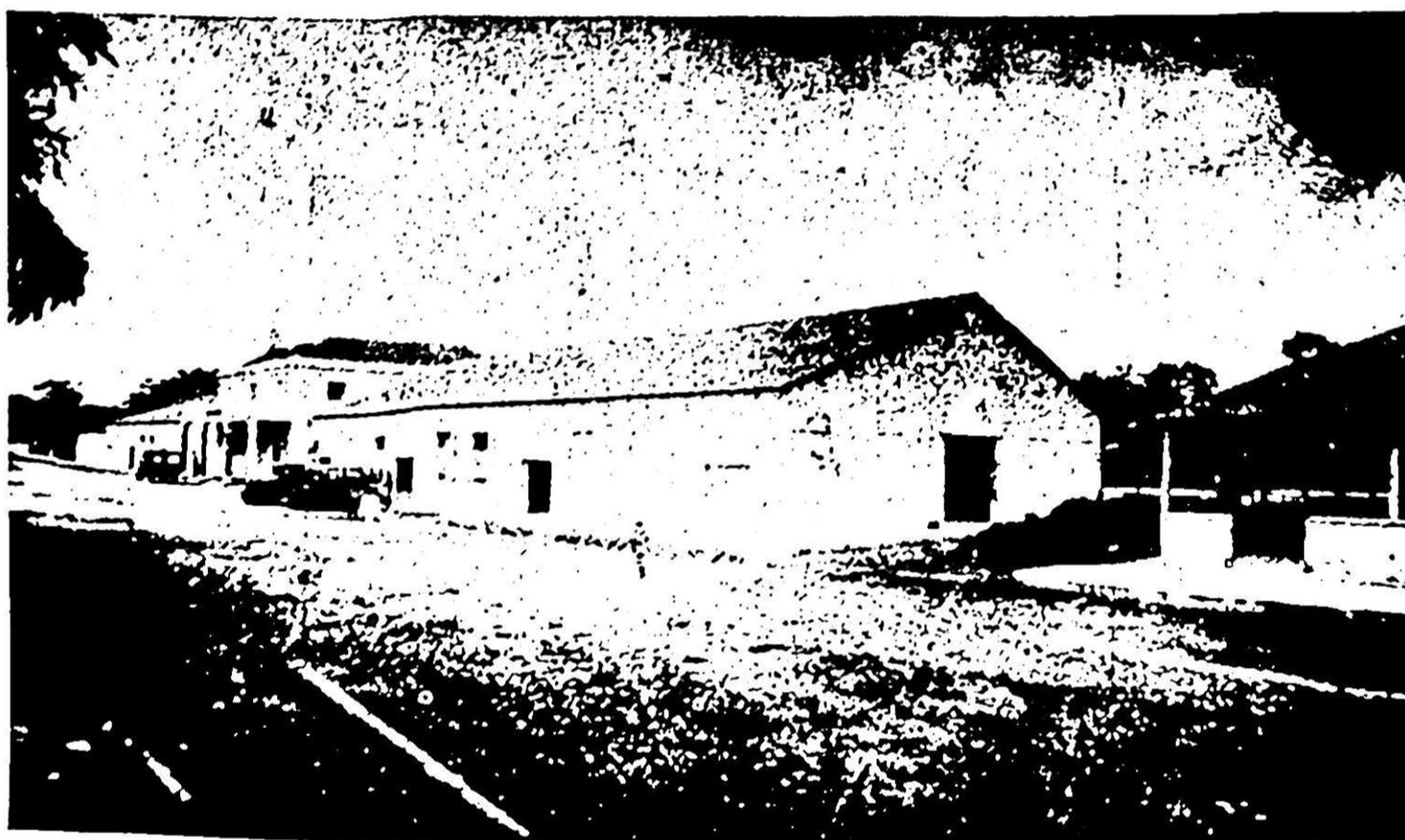


Fig. 8) Terminal de Estación Táchira. Vista de la fachada principal del edificio de pasajeros y los depósitos. Fuente: DÍAZ BRANTES, Humberto. 1930. *El Estado Táchira. Album Gráfico*. Caracas, Tipografía Americana, s/p.

22 Al margen del río Lobaterita, a lo largo del cual se desarrolla el camino que conduce hasta los puertos del sur del Lago, el lugar de Cara de Perro se escogido hacia 1910 por los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas por sus cualidades favorables para el asentamiento del nuevo pueblo: "Así, nuestro Gobierno ha procedido [...] fijar el punto de partida de esta carretera en la amplia meseta de Cara de Perro, de acceso relativamente corto y fácil para el ferrocarril, y donde podrá construirse [...] una hermosa y cómoda estación terminal digna de la grande importancia de la vía." VENEZUELA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1911. *Memoria*, Tomo II. Caracas, p. 17.

En el proyecto de la nueva población, Loynaz Sucre ensaya los postulados del academicismo funcional y romántico adquiridos en la Universidad Central de Venezuela a finales del siglo XIX. En el proyecto, Loynaz Sucre encuentra una nueva oportunidad para humanizar la materia; en 1913, al explicarlo al Ministro, revela las fuentes eclécticas que utiliza. Por una parte, la nueva población significa una armonía entre belleza y drenaje urbano:

El trazado de las calles se ha comenzado distribuyendo la pendiente de las calles longitudinales y las transversales, pues creo que a la vez que más cómodo y estético, evita esto que las calles se conviertan en torrentes o charcos.²³

A pesar de ser dibujadas sobre una retícula, cada una de las calles conforma una perspectiva singular y plantea al peatón un recorrido diferente. El clímax del urbanismo pictórico de Loynaz Sucre se produce en la avenida central —el tramo final de la Carretera Central— del nuevo poblado. En ésta el recorrido visual es determinante: iniciándose en la parte alta de la meseta, la amplia avenida recorre unos 700 metros reptando entre las manzanas cuyas fachadas van encuadrando perspectiva diversas hasta alcanzar finalmente, en la parte baja de la meseta, el terminal ferroviario.

Por otra parte, desde la idea inicial del proyecto, Loynaz Sucre debe conciliar vitalidad urbana, compra-venta y salubridad:

Las manzanas no tendrán más de sesenta a setenta metros de ancho, por ochenta o noventa de largo, pues juzgo que las ciudades con manzanas pequeñas son más animadas y pintorescas, pues agrupan la población en menor espacio, presentan más facilidades al comercio y evitan los grandes solares que inutilizan terrenos y son por lo general en nuestras poblaciones focos de infección, antes que arboledas y jardines.²⁴

La poética urbanística de Loynaz Sucre implica, en realidad, una operación mercantil fundamental. Prontamente, el ingeniero participa al público por medio de la prensa que "tiene el poder especial para la venta y demarcación de los lotes"²⁵, advirtiéndole que es a él a quien deben dirigirse los que deseen adquirir terrenos allí. La exitosa comercialización de los lotes de terreno de la nueva población tiene un importante aval en los encuadres típicos de la Escuela de Bellas Artes aplicados a la composición de la trama urbana, conformando una típica instrumentalización pintoresquista para tal comercialización.

23 VENEZUELA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1914. *Memoria*, Documentos. Caracas, p. 120.

24 *Ídem*.

25 "Terrenos en Cara de Perro o Estación Táchima". En: *Horizontes*, San Cristóbal, 13 de diciembre de 1913.

La "benefactora modernidad" de la Compañía hará de la arquitectura uno de sus factores primordiales. Desde 1916, códigos arquitectónicos específicos caracterizarán lo que será durante los siguientes diez años la imagen distintiva de las edificaciones de la empresa. El artífice de esta operación de ordenamiento es el ingeniero Loynaz Sucre. No solamente propone las plantas-tipo y los programas edilicios, sino también el sistema de alzados, sus aberturas, órdenes, molduras y cubiertas.²⁶ Varios de los elementos de este sistema reproducen, en su forma, piezas características de edificaciones residenciales y comerciales de finales del siglo XIX en Maracaibo. Loynaz Sucre proporciona así homogeneidad visual al sistema de transporte y comercialización de la región Andes-Zulia.

La voluntad humanista de dominar la modernización técnica del transporte y sus componentes hace que Loynaz Sucre tome como modelo el Arte al proyectar el terminal. Así, la tentativa de materializar una representación ideal predomina sobre la reproducción naturalista y la modelación escueta, queriendo dejar sentado el predominio del intelecto humano al hacer arquitectura, con innovaciones técnicas conjugadas a expresivas interpretaciones.

El edificio principal de la estación es un bloque de mampostería construido en tres cuerpos; contiene una oficina y salas de espera para pasajeros en la planta baja y habitaciones para los empleados en el segundo piso. (Fig. 9) En la fachada de este edificio finalizado en 1916, los gruesos marcos son coronados por diminutas impostas y se continúan en arcos de medio punto, enmarcando enfáticamente los tres grandes vanos de la puerta en planta baja. De análogo grosor pero formando esquinas acodadas, los marcos de las puertas de la planta alta, alineadas con el eje de los vanos inferiores, se abren a la espaciosa terraza y compiten con el tamaño del muro que los enmarca, tratando de reducir la superficie maciza y de resaltar la magnitud del vano. La composición de elementos subraya el carácter del edificio como observatorio del tráfico y dispositivo que invita al público a ingresar al edificio para registrarse. Las enmarcadas pilastras que definen cada uno de los tres cuerpos del muro de fachada, acentúan aún más el peso específico de los vanos en el conjunto. La ligereza lograda se acentúa con las reducidas dimensiones de los pilares del corredor de la planta baja, la delgada placa de la terraza en ferro-cemento a la vista, los planos de los

26 El catálogo de elementos que Loynaz establece para la praxis de los ingenieros-arquitectos de la Compañía es amplio. Está conformado por marcos de ventanas acodadas; arcos deprimidos; capiteles planos de fáciles ejecución y reproducción; zócalos y cornisas corridas; molduras; falsas pilastras para definir crujías en las fachadas; fustes de sección cuadrada; arcos de medio punto sobre vanos de puertas; barandas con rejas de barras de hierro en diagonal; óculos en los tímpanos de los frontones sobre la crujía central de los pabellones y cobertizos; almohadillados en las esquinas.

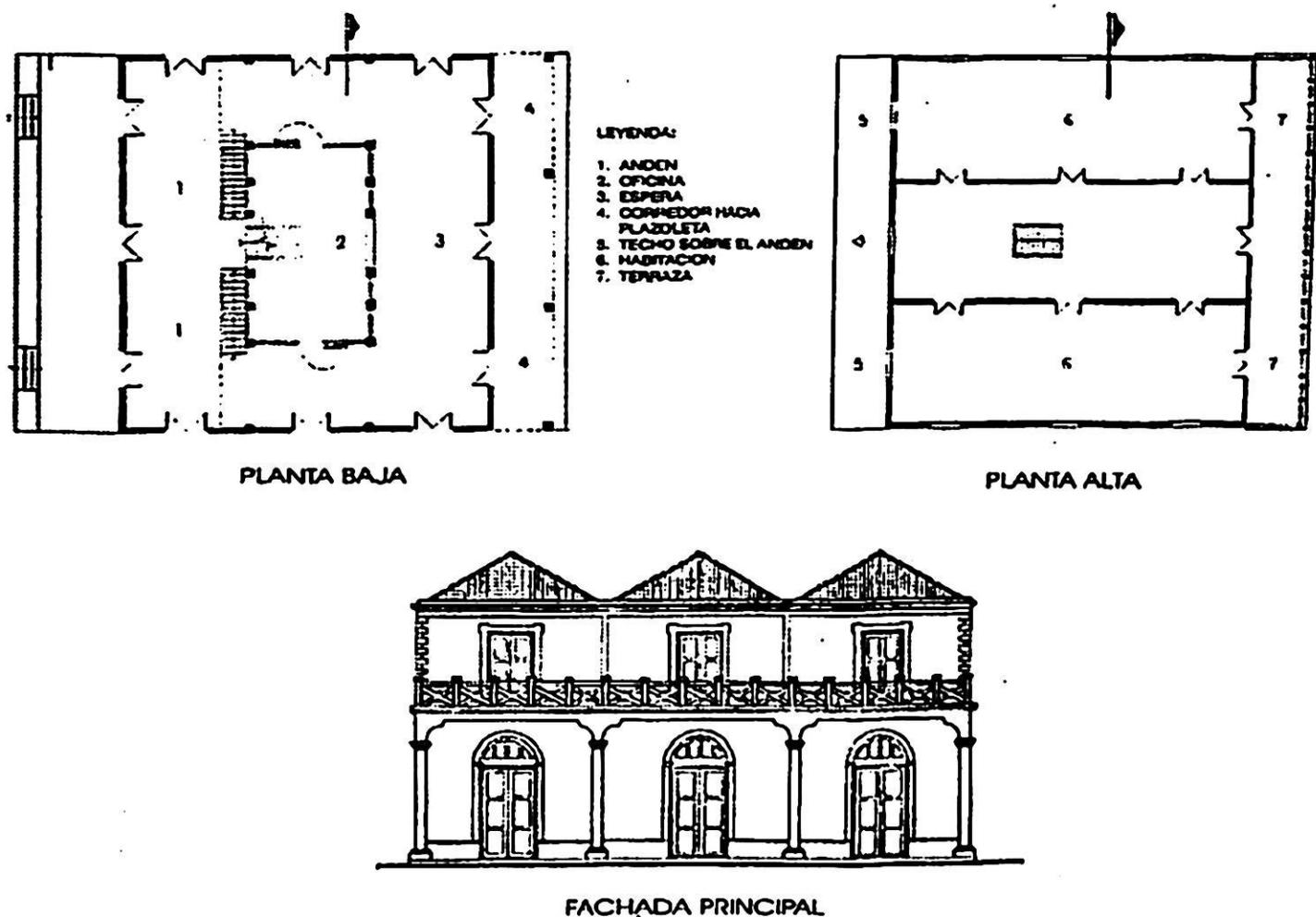


Fig. 9) Plantas y fachada del edificio principal de la Estación Táchira. Fuente: ARELLANO CÁRDENAS, Alfonso J. 1996. La arquitectura de la Compañía "Gran Ferrocarril del Táchira", 1893-1926. Caracas. Universidad Central de Venezuela, Facultad de Arquitectura y urbanismo, p. 373.

capiteles que la sostienen y la volátil configuración de cada pieza de la baranda de la terraza.

La importancia simbólica del terminal de Estación Táchira permite entender por qué Loynaz Sucre, en la composición del conjunto urbano y en la jerarquización de volúmenes de la estación, hace girar afanosamente la atención alrededor del edificio principal. Como depositario del legado de la Facultad de Filosofía, se permite animar el edificio, resucitarlo de su condición meramente material y técnica, darle alma reconociendo en él una característica de la vida contemporánea, el movimiento. Así, la simplicidad del terminal de Cara de Perro, su disminuida densidad de masa, fáciles lectura y reproductibilidad, constituyen una forma singular de representación de lo moderno, tratando de "hacer hablar" a los elementos arquitectónicos en una composición.

En 1914 el inicio de la Primera Guerra Mundial marca el momento de un incremento de la producción agropecuaria de la región en torno a la línea férrea. Ya iniciado hacia 1910, el aumento del tráfico interior se produce

paralelamente al pujante movimiento de pasajeros, repercutiendo significativamente en la actividad que dirige Loynaz Sucre, pero también en la dotación de infraestructura y material rodante al servicio de la línea, así como en la modernización de horarios y recorridos que organizan el ingeniero y el gerente de la empresa. La coordinación del movimiento ferrocarrilero con los distintos medios de transporte que operan en el sistema de comunicaciones de la región Táchira-Zulia, ofrece seguridad y brinda alternativas a los diferentes usuarios de la zona:

Con el establecimiento del Ferrocarril del Táchira se puede calcular un viaje, en circunstancias normales, así: salida de Maracaibo el sábado en la tarde, para estar: en Colón o en Seboruco, el lunes en la tarde; en San Cristóbal ó en La Grita, el martes a mediodía; en Rubio ó en Cúcuta, vía Ureña, el martes en la tarde y lo mismo en Tovar; y en Pregonero el miércoles.²⁷

Previsión y voluntad constantes al atender el tráfico, nunca volcadas como técnica para la productividad, son rasgos característicos de la gestión de los ingenieros Centeno Graü y Loynaz Sucre durante los primeros veinte años. Al final de esta etapa la empresa se ha insertado en el territorio y ha introducido sus limitadas formas modernizadoras. Con todo, la región se encamina por la vía de una férrea explotación económica en el transporte de sus frutos.

4. LA GESTIÓN DE ALBERTO RONCAJOLO

En 1914, el reemplazo de Enrique Loynaz Sucre por Alberto Roncajolo en la jefatura de la Sala Técnica marca el cierre de un ciclo de casi veinte años de duración para el ferrocarril del Táchira. (Fig. 10) Lapso en el que la figura del ingeniero, en todos los casos, se comporta como la mano derecha del gerente de la Compañía, en un notable equilibrio entre autoridad empresarial y saber técnico correlativo a una clara división del trabajo. Con ello se intenta llevar de la mano humanismo y técnica, moral y gestión, sentimiento y racionalidad. Estas dualidades finalizan con Alberto Roncajolo.

Poco después de asumir tal jefatura, el nuevo ingeniero se dirige a la Junta de la empresa rindiendo el informe del Servicio Técnico, además del informe correspondiente a la Gerencia. Roncajolo, entonces, unifica los dos cargos

27 Compañía Anónima Gran Ferrocarril del Táchira". En: *El Fonógrafo*, Maracaibo, 19 de abril de 1910. Es sabido que esta publicación periódica es sustentada financieramente por algunas casas comerciales alemanas asentadas en esa capital. Su optimismo es notable, ante la posibilidad que representa la disminución del tiempo empleado en el trayecto de quince o más días a tan solo tres.

claves para el funcionamiento de la empresa. Conocimiento y poder, antes diferenciados y equilibrados, ahora se concentran, definiendo el instrumento gerencial sobre el que pivota el giro autoritario que toma la Compañía desde 1914.

A finales de 1913, la cuidadosa y previsiva dirección de Loynaz Sucre a cargo de la Prolongación no había sido suficiente para que se concluyera la misma en la fecha pautada. Era necesaria, al parecer, una dirección más eficiente para poder llevar a término la obra. Desde principios de 1914, Roncajolo, consecuentemente, transforma de manera radical desde el tono de los informes emitidos al despacho de Obras Públicas hasta la orientación tecnológica aplicada por la empresa. Si los informes hasta 1913 han de estar impregnados de esmeradas considera-

ciones sobre las características del medio físico y su equilibrada interrelación con la operación ingenieril, a partir de 1914 han de ser caracterizados por una escasa retórica ilustrada, unas claras y cuantificables descripciones, unos desglosados ítemes de obra y gastos, unas realistas decisiones que buscan eficacia de acción.

Con Alberto Roncajolo la gestión humanista de la ingeniería de la Compañía se sustituye por una suerte de personalismo pragmático. Este nieto del "viejo Roncajolo" e hijo de Andrés Roncajolo, realiza sus estudios de Ingeniería Civil en Europa. Desde principios de 1914 es el ingeniero de la Prolongación de la línea hasta Cara de Perro, "habiendo alcanzado la empresa en su actuación, el más alto grado de bienestar."²⁸ Con ella queda atrás la época de los "ingenieros-filósofos".



Fig. 10) El ingeniero Alberto Roncajolo. Fuente: *Crítica*. Maracaibo, 24 de octubre de 1979, p. 29.

28 NOGUERA MORENO, José A. *Historia del...*, p. 60.

Desde sus inicios como ingeniero de la Prolongación, y durante el resto de su permanencia en la Compañía hasta los primeros años de la década de 1930, Roncajolo se concentra en una tarea que se acerca más al perfil técnico que la modernización demanda a un profesional: un mayor centramiento en la actividad de gestión. Si bien ensaya su oficio de ingeniero-arquitecto con una larga lista de obras en distintos géneros y escalas constructivas, la importancia de Roncajolo se manifiesta en la forma sistemática, continua y realista –lejos de toda utopía de confraternidad social y de pluralismo liberal– de conducir la gran empresa productiva que empieza a ser la Gran Ferrocarril del Táchira.

Una de las primeras acciones del nuevo funcionario durante 1914 es la de manejar el número de obreros según conviniera a cada actividad particular. Se abandona la estrategia que había predominado a lo largo de 1913 de aumentar al máximo el personal obrero: “no puede pensarse en aumentar el personal dedicado a este ramo, puesto que al fin de los fines llegaríamos al lamentable y desastroso plan de haber gastado malamente el dinero.”²⁹ La racionalización del trabajo del personal obrero en la ejecución de puentes y alcantarillas es determinante. Así, el “aumento de personal, cuando éste no puede ser distribuido en forma que produzca un rendimiento efectivo de trabajo, no puede anticipar la conclusión de la obra, y es por consiguiente perjudicial.”³⁰ El nuevo estilo de conducción no deja dudas de ahora en adelante: los resultados constituyen lo importante.

Para Roncajolo, velar por la operatividad de los complejos engranajes de la evolucionada Compañía significa racionalizar, en lo posible, las ocupaciones de la variada gama de trabajadores y obreros que la componen.

Con el fin de poder prestar las atenciones que requiere este servicio, [...] encomendé la vigilancia inmediata de los Talleres al Jefe de la Estación de Encontrados, quedando a cargo del Maestro de Vía, los de las cuadrillas de conservación i trabajos extraordinarios que se han practicado en la línea. Esta disposición, mis frecuentes viajes a la línea, i la actividad i buena voluntad que el personal ha aportado en el cumplimiento de las instrucciones que personalmente o por escrito he comunicado a los empleados citados, han producido hasta la fecha los resultados satisfactorios que se deseaban.³¹

Roncajolo, en una segunda instancia, configura una serie de disposiciones técnicas específicas, en aras de una sólida y estable imagen pública de la empresa. Desarrolla un plan de reconstrucción de las edificaciones e instalaciones de la línea entre 1918 y 1926, determinándolo según un “orden

29 VENEZUELA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1915. *Memoria*. Caracas, p. 137.

30 *ídem*, p. 160.

31 COMPAÑÍA ANÓNIMA “GRAN FERROCARRIL DEL TÁCHIRA”. 1919. *Documentos Relativos a la Cuadragésima Asamblea General de Accionistas*, Maracaibo, p. 13.

de urgencia” y conforme a una precisa evaluación del grado de vetustez e inoperancia de las mismas. Para implementar tal plan, el ingeniero-gerente coordina la disponibilidad de fondos de la empresa, la colocación, lo más rápido posible, de componentes importados en los lugares de la línea por refaccionar, y el manejo sistemático de las cuadrillas de obreros. Roncajolo no divaga: “El funcionamiento rápido y regular de los trenes, es la mejor información que puede darse respecto a la perseverancia con que se atiende no solamente a su conservación sino también al mejoramiento de la vía.”³² Ya no hay lugar para la “profundidad” que Juvenal Anzola encontraba en las ideas de Centeno Graü. Tampoco para la animación y la naturalización de la materia que buscaba Loynaz Sucre en sus edificaciones y en su urbanismo. Tan sólo eficientes trabajos y cumplidos objetivos.

La finalidad primordial de Roncajolo es evitar que cese la marcha de la Prolongación. Por ejemplo, para dar fluidez a la obra es imprescindible disponer de cemento en los puntos donde se necesite; para facilitar el transporte hasta ellos, Roncajolo hace construir “pequeños caminos por donde puedan traficar bestias, y [...] varias instalaciones con cables”.³³ Con similar sentido, los puentes provisionales siguen realizándose para dar continuidad al trabajo del enriado. El suministro de componentes importados para los puentes de hierro y el armado de los mismos es la dificultad a vencer durante 1914. La complejidad de la realización se enfrenta mediante altas concentraciones de personal. La magnitud de las piezas dificulta su transporte. Sin embargo, a lo largo de la línea prolongada se construyen 18 puentes de hierro que salvan tramos entre 4 y 39 metros, con distancias entre sí que van desde 70 hasta 600 metros. La actuación de Roncajolo es reconocida a mediados de 1914, cuando se concluye la Prolongación y se puede movilizar el primer cargamento sobre el nuevo segmento ferrocarrilero.

La etapa de Roncajolo implica también un nuevo entorno tecnológico acorde con su estilo de gerencia pragmática; y tiene una sólida entente en la convergencia de intereses de la empresa ferrocarrilera, la empresa norteamericana Kurnhardt & Co. y el Ejecutivo Nacional.

El pertinaz problema de la desviación del Catatumbo se enfrenta pragmáticamente. La solución que presenta Alberto Roncajolo consiste en una larga muralla de estacas de acero clavadas con un martinete de aire comprimido, todo ello importado de Estados Unidos, alineada con tirantes de cabilla empotrados en la ribera y revestidas de concreto. (Fig. 11) Adicionalmente, se construyen algunos diques en forma de espolón a lo largo del trayecto más amenazado del río. Los trabajos se inician en junio de 1916.

32 Ídem.

33 Ídem.

Tiene sus más ejemplares resultados en la realización de numerosas estaciones intermedias a lo largo del recorrido del ferrocarril, en la reconstrucción del terminal de Encontrados y en el empalme de la línea zuliano-tachirense con la del ferrocarril de Cúcuta en 1926.

La implantación de las edificaciones ferroviarias y la consolidación de la "línea metálica" se superponen a una trama de puertos fluviales y terrestres que funcionan entre Encontrados y El Guayabo, en un trayecto paralelo al río Zulia de unos 57 kilómetros, y entre El Guayabo y Estación Táchira, en un tramo que penetra hasta el piedemonte tachirense. Modulando tales recorridos, se erigen desde 1918 pequeñas y tipificadas estaciones para el depósito temporal de los frutos que traen los campesinos a los pequeños caseríos de distribución. En las poblaciones más importantes, las ya mencionadas así como también en Orope, La Fría y La Uracá, se erigen amplios galpones para atender el tráfico de frutos y personas. En su conjunto, manifiestan el grado de implantación de la Compañía en la zona. Consecuentemente, el discurso público de la Compañía es más y más reglamentario, cargado de advertencias y disposiciones especiales, en un tono estatutario relativo a la estabilidad y a la regularidad alcanzadas por la empresa en sus operaciones.

La diversificación de los productos transportados que sustenta el progreso de la estructura material de la Compañía expresa el *continuun* territorial que lideriza el ferrocarril mismo y sus edificaciones. Tal diversificación guarda relación con el empuje agrícola generado posteriormente a 1918 para atender el incremento de la vida urbana —desde Maracaibo hasta San Antonio del Táchira— en buena parte de la región. Unos 37 productos llegan a ser bonificados por la empresa con el fin de estimular el intercambio interno de productos, con detallados cuadros de precios de transporte, itinerarios de salidas y llegadas para trenes de correo, pasajeros y carga en cada uno de los lugares que articulan el recorrido. El transporte de nuevos productos se somete al irregular mundo productivo regional:

Los trenes de tráfico interior, o sea los que la empresa destina al transporte de los productos locales, no tienen itinerario fijo, y funcionarán en días y horas que previamente determinará la Estación de Encontrados, según las necesidades de este servicio.³⁵

Es la advertencia de una empresa que tan solo puede intentar planificar la incertidumbre que genera una rudimentaria agricultura al interior de un mundo tan competitivo.

35 VENEZUELA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. 1919. *Memoria*. Caracas, p. 225.

La bonanza agrícola y su coordinada comercialización no impulsan, sin embargo, una elevación del nivel técnico de los cultivos ni del procesamiento de los frutos, y reproduce, más y más, el contraste entre lo artesanal del trabajo en las haciendas y el carácter "industrial" del ferrocarril que se desplaza a diario por la región. La gestión de Alberto Roncajolo confirma la actuación del ferrocarril en su calidad de mensajero del progreso, no tanto como impulsor de la evolución material de la región; el ferrocarril, por tanto, no pasa de ser una suerte de "patrón de la buena fortuna", mientras que la Compañía que lo administra es la gran usufructuaria de la fatigosa fertilidad regional. Por ello, en su totalidad, el sistema de producción y comercialización del café tachirenses puede percibirse como ámbito en el coexiste una diversidad de tiempos tecnológicos.

La creciente eficiencia gerencial y de ingeniería en las operaciones itinerarias, de fletes y de tarifas de la Compañía, provocada por la conducción de Alberto Roncajolo, no es una cualidad espontánea al sistema. Por el contrario, está imbricada al desarrollo y consolidación del rol del Estado en las diversas esferas socio-productivas venezolanas durante el gomecismo, dando continuidad al viejo *a priori* económico aplicado desde tiempos de Guzmán. La exitosa gestión territorial de la Compañía, desde 1914, viene de la mano de este nuevo representante del Ejecutivo que es Roncajolo. Así, la empresa establece, conforme a los nuevos tiempos, inéditas relaciones con el Ministerio de Obras Públicas. Ejemplo de ello es cuando Alberto Roncajolo alterna sus trabajos en la Compañía con otras actividades gubernamentales: al tiempo que dirige la construcción de defensas y canalización del río Catatumbo para impedir inundaciones, realiza, entre 1918 y 1926, las Aduanas de Encontrados y Boca del Grita.

En 1918, bajo la mencionada protección del Ejecutivo, fraguan ciertamente las condiciones financieras y ambientales a partir de las cuales se completa la más actualizada dotación de la estación de Encontrados —notables edificaciones de almacenes, talleres y edificio de pasajeros— a lo largo de su evolución. Concretamente, la defensa de las márgenes de Encontrados ante las avenidas del río Catatumbo, producto de la actuación de Roncajolo, permite iniciar una reconstrucción de la planta física del terminal, obviamente en vista del incremento progresivo de las operaciones de tráfico mercantil. (Fig. 13) Si bien la gestión arquitectónica de la empresa del ferrocarril propicia la aplicación de pautas academicistas en el ordenamiento de los nuevos edificios a partir de 1918, en el desarrollo de la planta física predominan numerosas irregularidades, mostrando su pragmática realización. El proceso es seguido conforme a un "orden de urgencia" que va materializando el notable edificio de la Aduana, los grandes galpones para depósitos, los grandes talleres de carpintería y de mecánica dotados de diversas máquinas

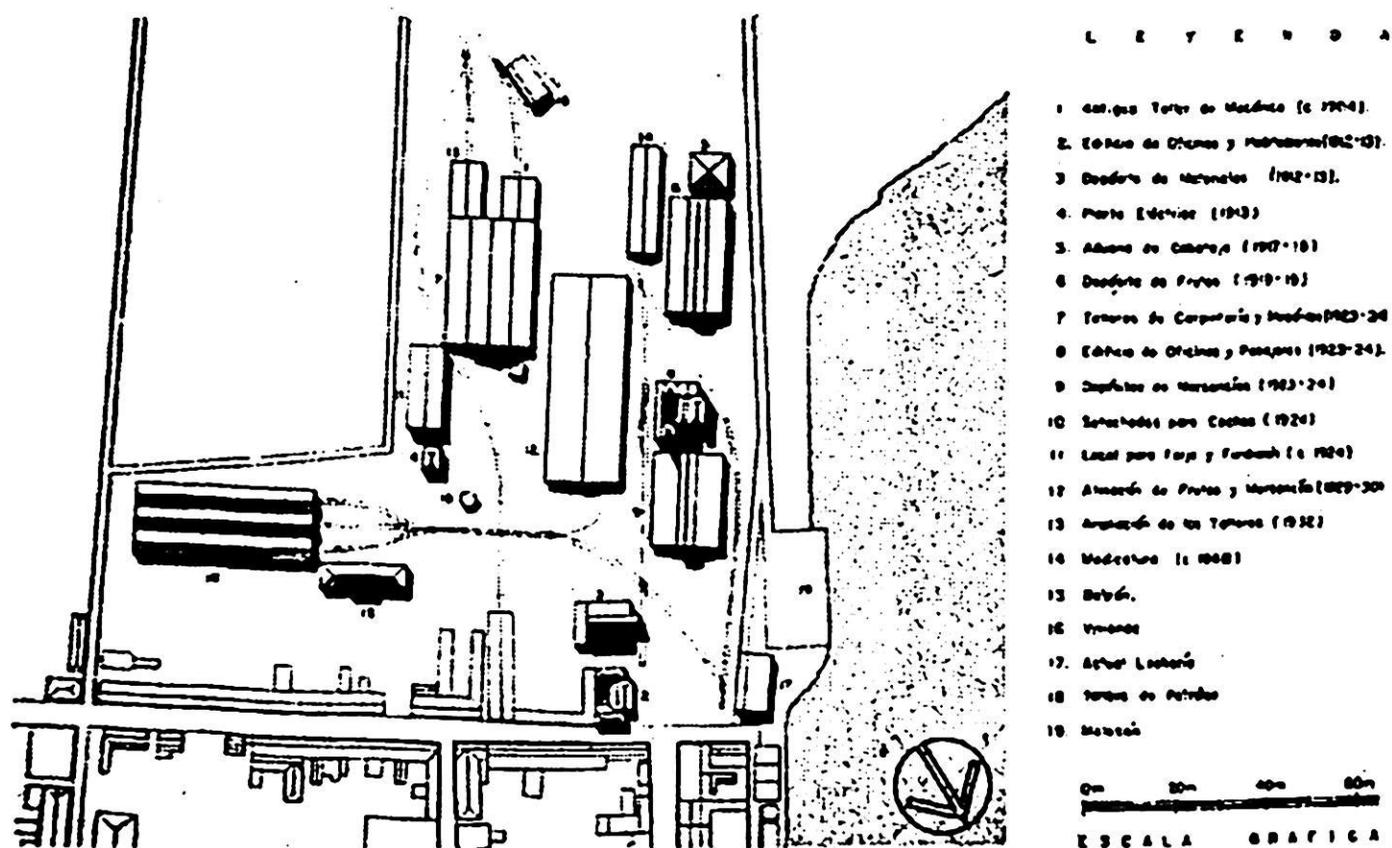


Fig.12) Plano de la estación ferroviaria de Encontrados. Dibujo de la arquitecto Bolivia Chacón, basado en la foto aérea: Misión 69, 1947, 0101 N° 844.

para reparar las locomotoras, y una diversidad de locales para forja; fundición, reparación de calderas y planta eléctrica. Finalmente se erige el notable edificio para oficina, salas de espera y habitaciones en el centro del conjunto y sirviéndole de pivote. Los dispersos volúmenes de la estación de Encontrados y su desarticulada integración urbana son los efectos de la arrolladora dinámica de los procesos comerciales.

El esfuerzo de ingeniería y de construcción liderado por Alberto Roncajolo tiene en el episodio del empalme de la línea tachirenses con la del ferrocarril de Cúcuta su cota más alta, pero también el inicio de su disolución. Desde 1926 el nuevo tramo del enriado facilitaría el movimiento comercial entre el Norte de Santander colombiano y la región occidental venezolana; pero se ve atrapado en los pliegues de la crisis agrícola que se desata internacionalmente hacia 1929. Para la Compañía del ferrocarril del Táchira, aún con todo su anclaje en el elenco gubernamental venezolano y en el grupo de poderosos comerciantes de Maracaibo, la crisis es sofocante y marca el inicio de una larga agonía de la empresa. Desde entonces, el otrora disciplinado entorno le sería hostil y dejaría de ser suyo, evidenciando los problemas de un trabajo agroexportador asimétricamente fortalecido por la técnica y de un razonamiento económico que daba por sentado que modernizar unilateralmente las vías de comunicación constituye la base de la prosperidad comercial o industrial. Mientras tanto, el notable trabajo de

Roncajolo parece congelarse en su capacidad de nutrir y de conectar experiencias técnicas productivas.

CONCLUSIONES

La consideración de la actuación de los ingenieros del ferrocarril del Táchira revela sus vínculos con los más hegemónicos razonamientos y modalidades económicas de la Venezuela de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Evidencia los límites que imponen las relaciones socioeconómicas que genera una actividad centrada en un único fruto de exportación. Tal consideración permite advertir que los ingenieros aceptan y conducen, sin protesta, una modernización episódica, solamente justificada si es necesaria comercialmente para los empresarios, o fiscalmente para la consolidación del Estado; nunca generando un núcleo de relaciones complejas que diversificasen los procesos productivos, nunca como cadena suficientemente compleja que reúna producción y comercialización. En tal sentido, el examen del trabajo de los ingenieros del ferrocarril del Táchira da cuenta de una experiencia que contribuye a dar continuidad al papel asumido por los ingenieros venezolanos desde 1870 hasta finales de la década de 1920.

Melchor Centeno Graü y Enrique Loynaz Sucre adoptan el papel de dispensadores del sentido del trabajo. La racionalización ilustrada del trabajo que ellos impulsan, lo realmente importante desde el punto de vista moderno, escolta discreta y rezagadamente la fraseología artística –progreso, unidad, civilización– de esos años.

Alberto Roncajolo, por su parte, descarga de “sentido” artístico a las líneas directrices de la Compañía del ferrocarril. En él toma forma la confianza en grandes infraestructuras modernas como el ferrocarril, pero como si la pura gestión de las mismas fuese suficiente para arrastrar con ellas el sistema productivo regional. Con todo, su trabajo es de gran significación, al centrarse en la comercialización de la empresa como “cadena de montaje” comercial, al coordinar comprensivamente la diversidad de actividades que configuran el quehacer circulatorio y capitalista de la empresa y, por tanto, del Estado.

Los ingenieros del ferrocarril del Táchira integran una de las disciplinas de mayor despliegue al interior de la modernidad decimonónica; su autoridad proviene de una de las más importantes –y problemáticas– premisas de la Ilustración, la de comportarse como personalidad constituyente y gestora de las transformaciones y la modelación del mundo sobre la base de sus saberes. Se admite que son ellos quienes están facultados a cientifizar, a tecnificar y a calcular la acción de los seres humanos sobre la naturaleza. Centeno Graü, Loynaz Sucre y Roncajolo lo hacen, empero, operando

técnicamente sobre la circulación de los frutos, no sobre la producción –de la que resignadamente se distancian– de los mismos. Así, la premisa ilustrada que los informa, hacer del trabajo un acto *histórico*, se ensaya en un ámbito en el que no puede cumplirse a cabalidad. Quizás por ello el transeúnte mencionado al inicio de este artículo apenas vislumbraría el valor del trabajo que produjo los restos materiales de la experiencia ferrocarrilera tachireNSE que tendría ante él, y ante los cuales sólo puede sentir nostalgia.

ABSTRACT

In this article, technical contributions of Eng. Melchor Centeno Grau, Enrique Loynaz Sucre and Alberto Roncajolo are historically valued in the transportation experience of Táchira's Railway Company. Between 1904 and 1926, those engineers and architects were in charged to organize the agricultural exportation duties, acting in different fields as their own railing, projecting and building of different constructions, the building and the company's management. In this article, besides presenting a description of such contributions, it is intended to discuss the meanings of limitations imposed by technical operations distance of the engineers with goods production centers, the eventualities that the coffee and other commercial traffic generates, and the public image of progress that the company wants to show.

KEY WORDS

Gran Ferrocarril del Táchira, Railway Engineers and architects, Agricultural exportation.