

PRIMER PROYECTO DE FERROCARRIL DE VENEZUELA 1824-1825

JOSÉ I. URQUIJO S.J.

PROYECTO PARA LA CONSTRUCCION DE UNA LINEA FERREA DESDE CARACAS A LA GUAIRA. Elaborado por Robert Stephenson (hijo de George Stephenson, inventor de la famosa locomotora Rocket, pionera de los ferrocarriles), en 1824-1825.

NOTA INTRODUCTORIA

El presente año se celebra, en Caracas y en toda la República de Venezuela, el Bicentenario del Natalicio del Libertador, Simón Bolívar. Con esta ocasión se han celebrado importantes Actos Públicos y Homenajes al Padre de la Patria, con asistencia de los Reyes de España, de la Casa de Borbón, y de los Presidentes de las Repúblicas Bolivarianas de América, encabezados por el Presidente de Venezuela, Dr. Luis Herrera Campíns.

Cien años atrás, durante el Gobierno de Guzmán Blanco, se celebró el Primer Centenario del Natalicio del Libertador, inaugurándose, con ese motivo, el 24 de julio de 1883, el Ferrocarril Caracas-La Guaira, que fue por muchos años orgullo del país.

Para conmemorar esa doble fecha, nos ha parecido interesante publicar un Documento inédito de 1850, en el que se hace referencia a un Estudio sobre la posibilidad de construir un Ferrocarril que uniese la capital de la República con el puerto de La Guaira, que data de 1824-1825 y fue llevado a cabo por Robert Stephenson, el hijo del inventor de la locomotora y pionero de los ferrocarriles ingleses, George Stephenson.

CONTEXTO

1. *Robert Stephenson, su viaje a Venezuela, y el Proyecto de Ferrocarril*

Robert Stephenson, hijo del inventor de la locomotora Rocket, nació en Willington Quay, cerca de Newcastle, el 16 de octubre de 1803. Desde muy joven tuvo oportunidad, a diferencia de su padre, de recibir una educación formal en la Escuela e Instituto de Newcastle. Concluidos sus estudios, entró a trabajar a las Minas de Carbón de Killingworth, desempeñándose como subinspector y colaborando con su padre en los esfuerzos de renovación de la maquinaria y los procedimientos de trabajo. En 1820, acudió a la Universidad de Edimburgo para recibir cursos avanzados de ingeniería y mecánica. Y, en 1822, se asoció con su padre para abrir la Fábrica de Locomotoras de Newcastle, y participó, junto a él, en la construcción del primer ferrocarril inglés, que unió las localidades de Stockton y Darlington¹.

En 1824, Robert Stephenson emprendió un viaje a la América Meridional, como representante de la Colombian Mining Association². En julio de 1824, Robert, que entonces tenía veintiún años, desembarcó en el puerto de La Guaira, con la misión de estudiar la factibilidad de la construcción de un tajamar y un muelle en este puerto. Por su reciente experiencia en la construcción del primer ferrocarril de Inglaterra y del mundo, en el cual trabajó como colaborador de su padre, se interesó asimismo en estudiar la posibilidad de unir la ciudad de Caracas con su puerto natural de La Guaira, mediante una línea férrea.

1. Véase J.C. Jeaffreson, *The Life of Robert Stephenson*, 2 vols., London, 1864 y la obra de Samuel Smiles, *Lives of the Engineers*, Vol. V., London, 1873. Asimismo puede consultarse la *ENCYCLOPEDIA BRITANICA*, London, Vol. 21; pp. 387-388 y la *ENCICLOPEDIA ITALIANA*, Roma-Milán, 1936, Vol. XXXII, pp. 710-711.

2. El historiador Manuel Pérez Vila tuvo ocasión de consultar en Londres la obra, arriba citada, de Jeaffreson sobre la Vida de Robert Stephenson, y halló la referencia de su viaje a Venezuela, en 1824, así como al estudio sobre la viabilidad de un Ferrocarril de Caracas a La Guaira, a pesar de los obstáculos naturales que ofrecía la cordillera de la costa. Se señala allí cómo el ingeniero inglés había calculado que su costo no sería menor de 160.000 libras esterlinas.

Jesús Rosas Marcano, en un reciente artículo, publicado en *El Nacional*, de fecha 27 de diciembre de 1981, con el título "Por Tacagua el fantasma de Stephenson: 1781-1981", p. A-6, resuelve un tanto salomónicamente una vieja confusión o distorsión histórica, presuponiendo que ambos, George Stephenson y su hijo Robert, visitaron junto el país.

A esta coincidencia histórica, se debió que Venezuela contase, en los archivos del pasado, con uno de los más antiguos y audaces proyectos de Ferrocarril de que se tiene noticia en el Continente Suramericano, el *Proyecto de Ferrocarril Caracas-La Guaira*, esbozado por Robert Stephenson, entre 1824 y 1825, después de haber realizado un serio y concienzudo estudio científico, de acuerdo a la mejor tradición del método empirista inglés, que tuvo en cuenta tanto los aspectos geológicos como económicos, técnicos y administrativos de su viabilidad.

2. *Intentos de Robert Stephenson por conseguir la aprobación del Proyecto*

Una vez listo el estudio, Robert Stephenson se puso en contacto con una firma financiera de Londres, integrada por los señores Herring, Graham y Powles, con el fin de interesarles en el proyecto. Se conocen, al menos dos cartas, enviadas por Stephenson a estos señores. En una de ellas exponía su punto de vista en estos términos: "No es sin desconfianza que al fin me he determinado a insistir en que se dé la preferencia al ferrocarril, no se crea que estoy preocupado en favor de esta especie de caminos; y al proponerlo debo esperar que se me haga justicia de suponerseme convencido de su posibilidad y excelentes resultados. No sólo está calculado para producir grandes ventajas al público, sino lo que es más, sólo él pudiera dar un producto capaz de halagar a los empresarios"³. En la otra carta, Stephenson expone sus cálculos sobre la longitud que tendría la línea, 23 millas, y el posible costo de su construcción que no sería menor de 160.000 libras esterlinas⁴.

Al parecer, Stephenson tuvo éxito en estas gestiones, logrando que se presentara el proyecto a la Municipalidad de Caracas. Según referencias descubiertas por Jesús Rosas Marcano, José Luis Ramos, Secretario de la Intendencia de Caracas, hizo pública la proposición en el periódico *El Colombiano* (Nº 105), de fecha 11 de mayo de 1825: "Proposición... de los señores Jones, Powles, Hurry y Compañía, a nombre y como apoderados de los señores Herring, Graham y Powles, del Comercio de Londres, solicitando construir un camino

3. Carta de Stevenson a Herring, Graham y Powles, de Londres, citada por Juan Manuel Cajigal, *Escritos Literarios y Científicos*, recopilación llevada a cabo por Luis Correa, Caracas, 1930; p. 168.

4. Cfr. Juan Manuel Cajigal, "Camino Carretero de La Guaira", artículo publicado en *El Correo de Caracas*, del 28 de abril de 1839; donde Cajigal analiza las Cartas de Stephenson.

carretero con cerca de hierro entre esta ciudad y La Guaira". Lo novedoso de este nuevo sistema de transporte, a base de un tendido paralelo de rieles de hierro, justificaba la inexactitud del comunicado oficial sobre el mismo. El Secretario de la Intendencia, además de hacer publicar los dieciocho artículos que constituían la Proposición de la firma inglesa, cumple con emplazar a cuantos quisieran presentar proposiciones similares o adversas, lo hicieran en el término perentorio de veinte días⁵.

3. *Proyecto Alternativo de la Sociedad Emprendedora*

En el plazo establecido, los señores Lowry e Iribarren, junto con Cristóbal Mendoza, dieron a conocer un proyecto alternativo, de carácter más autónomo, pues según ellos lo auspiciaba una Sociedad Emprendedora, constituida por notables personalidades del comercio y de la agricultura de Venezuela. Este nuevo proyecto fue publicado en *El Colombiano*, de fecha 8 de junio de 1825, y proponía un camino que se abriría paso por el abra de Catia, "reservándose la Compañía si lo tuviera a bien, construir una parte del ancho al estilo conocido en Inglaterra por el nombre de «rail road» que es una especie de camino por carriles de hierro"⁶.

El señor José María Rodríguez, quien firmaba el nuevo Proyecto, en calidad de Secretario, invitaba al público a comparar esta proposición con la de Stephenson. Pero, el redactor de *El Colombiano*, en la misma edición en que lo publica, se adelanta a emitir un juicio negativo, señalando que aquel Proyecto no le inspiraba ninguna confianza, por ser contingente y especulativo, en tanto que el presentado por los señores Herring, Graham y Powles había sido realizado con ponderación y madurez, de acuerdo a criterios científicos⁷.

No se hizo esperar una agria respuesta. Esta fue enviada al periódico *El Colombiano*, por un asociado, con carácter de remitido. Rosas Marcano, a quien debemos también esta referencia, nos dice que en el remitido se acusa al redactor del periódico de ser un empleado

5. Cfr. Jesús Rojas Marcano, "Por Tacagua el Fantasma de Stephenson", artículo publicado en *El Nacional*, del 27 de diciembre de 1931, p. A-6; quien ha encontrado esta importante referencia en el periódico de la época *El Colombiano*, del 11 de mayo de 1825 (Nº 105).

6. Cfr. Jesús Rosas Marcano, "Por Tacagua el Fantasma de Stephenson", artículo citado. Quien encuentra esa referencia en el periódico *El Colombiano*, del 8 de junio de 1825.

7. El Proyecto de la *Sociedad Emprendedora*, llevaba por fecha el 21 de mayo de 1825. Suponemos que el señor Iribarren será el que, años más tarde, se hizo célebre por sus *Pensamientos sobre Caminos*.

del gobierno o de estar vendido a la casa de Londres, pidiéndole “que haga esto del conocimiento público para que no lo consideren un colombiano imparcial”. Dando cumplimiento a este deseo, el redactor aprovecha la ocasión para apostillarla, diciendo: “es más fácil decir injurias que encontrar argumentos, y éste es el último refugio de la imbecilidad”⁸.

No sabemos por cuanto tiempo continuó esta polémica, de la cual se mofaba el periódico *El Astrónomo*, en su edición del 5 de julio de 1825, comentando incluso que el redactor de *El Colombiano* hubiese sido la persona ideal para exaltar el proyecto con elegantes discursos⁹. Pero, el historiador Eduardo Arcila Farías, en su obra *Historia de la Ingeniería en Venezuela*, nos informa que, con fecha 13 de marzo de 1826, el Gobierno de la Gran Colombia, promulgó un *Decreto Legislativo*, firmado por el Vicepresidente Encargado del Poder Ejecutivo, Francisco de Paula Santander, aprobando un Proyecto de Carretera para unir Caracas con el puerto de La Guaira, presentado por una Sociedad Emprendedora de aquella ciudad, que aspiraba a llevar a cabo las obras con sus propios recursos, siempre y cuando se les concediese ciertos derechos de peaje por espacio de treinta años. De acuerdo al Decreto, se aceptaron estas condiciones, pero en tanto se respetasen las tarifas que se prefijaban; asimismo se concedía a esta Sociedad el privilegio exclusivo, por los mismo treinta años, del transporte de toda la carga entre la capital y el puerto, y viceversa, utilizando sus propios carros, pero también con fletes prefijados; los obreros, tanto extranjeros como de la Gran Colombia, que se ocupasen en los trabajos de la carretera, estarían exentos del servicio militar; se concedía entera franquicia para el uso de pedreras y maderas de los bosques de la provincia de Caracas y exoneraciones de impuestos respecto a la introducción de maquinaria, herramientas y otros utensilios para la obra; se dejaba la dirección de los trabajos, incluida la planificación del trazado, a los miembros de la Sociedad promotora, pero imponiéndoles algunas condiciones de carácter técnico y legal: ancho de vía de veinticinco varas, piso de piedra, pago de indemnizaciones si hubiera lugar a alguna expropiación, construcción de

8. Cfr. Jesús Rosas Marcano, artículo citado. Quien cita al redactor del periódico *El Colombiano*, Eduardo Stophord (coronel irlandés naturalizado), en su edición del 15 de junio de 1825. Stophord fue uno de los primeros en manifestarse como entusiasta del proyecto de vías férreas de Stephenson, en *El Colombiano*, del 18 de mayo de 1825.

9. Cfr. Jesús Rosas Marcano, artículo citado; quien toma la información de *El Astrónomo*, del 5 de julio de 1825.

almacenes en Caracas y La Guaira, así como de un número suficiente de carros y carruajes para los usuarios, etc.¹⁰.

Dos meses después de promulgado este Decreto, *El Colombiano*, en su edición del 24 de mayo de 1826, quizás con la esperanza de no dejar en el olvido el Proyecto de Stephenson, publicó un listado de quince compañías europeas dedicadas al desarrollo de caminos de hierro para el tránsito de carruajes movidos por vapor, mencionando a la Bath Bristol como la mayor de ellas, con un capital de seis millones de libras esterlinas, y a la Tanton, como la menor, con un haber de doscientos mil libras esterlinas¹¹. Pero, lamentablemente, también el Proyecto de la Sociedad Emprendedora quedó sobre el papel, pues, como nos dice el mismo Arcila Farías, “no pasó más allá del Decreto y ni siquiera existen noticias de que la Compañía mencionada en él llegara a constituirse” como tal¹².

4. *El Dr. Juan Manuel Cajigal desempolva el Proyecto de Stephenson*

No se vuelve a mencionar el tema del ferrocarril hasta 1839, cuando Juan Manuel Cajigal, con ocasión de discutirse ciertos problemas que habían surgido en la construcción de la carretera que uniría Caracas con el puerto de La Guaira, desempolvó el tema del ferrocarril, recordando el estudio de Stephenson y abogando por la viabilidad de esta obra.

La carretera que mencionamos ahora se inició en 1837, por iniciativa de la Diputación Provincial de Caracas, que autorizó a la Junta Superior de Caminos a formar una empresa con aportes de capital nacional o extranjero y un primer aporte del Municipio de 20.000 pesos, mediante un Decreto en el cual se establecen una serie de condiciones, algunas de las cuales recuerdan el Decreto del Con-

10. Cfr. Eduardo Arcila Farías, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*, Tomo Segundo, Editorial Arte, Caracas, 1961; pp. 13 a 16; quien cita como fuente el Decreto dado en Bogotá, el 9 de marzo de 1826, y firmado por el Vicepresidente Encargado del Poder Ejecutivo, F. de Paula Santander, el 13 de marzo de 1826; el cual se encuentra en *Constitución y Leyes de la Gran Colombia*, Caracas, 1840, p. 432.

11. Cfr. Jesús Rosas Marcano, artículo citado; quien toma los datos de *El Colombiano*, del 24 de mayo de 1826.

12. Cfr. E. Arcila Farías, *O. c.*, pp. 21 a 27. Arcila Farías halló el Decreto de la Diputación Provincial de Caracas en el Archivo Nacional, por azar, pues se hallaba en un montón de papeles sin clasificar. Lo reproduce íntegramente, en el lugar citado; pp. 23 a 27.

greso de la Gran Colombia, de 1826¹³. Contando de inmediato con la modesta aportación del Municipio, la Junta de Caminos nombró como ingenieros a Juan J. Aguerrevere, uno de los primeros egresados de la Academia de Matemáticas, y a Salvador Rivas, quienes realizaron el estudio previo y se ocuparon de la dirección de las obras. Habiendo llegado los trabajos de la carretera a un punto especialmente difícil, el Peñón de Mora, obstáculo que se trató de evitar mediante un rodeo, se hizo necesaria una inspección, que fue encomendada a Juan Manuel Cajigal, entonces Director de la Academia (Militar) de Matemáticas. En el mismo, apartándose un tanto del objeto inicial de su labor de inspección, Cajigal elucubra sobre esta importante conexión vial: "No en vano", dice, "se ha pensado en ella en diversas épocas; los vestigios que aún restan de las sendas abiertas por Aloys y Pires, ambos ingenieros españoles; las cartas de Stevenson (Stephenson) a los señores Harring, Graham y Powles, del comercio de Londres; los reconocimientos hechos por cuenta de la Sociedad Emprendedora; y la delineación recientemente practicada por Aguerrevere, prueban hasta la evidencia la importancia de camino de La Guaira, supuesto que siempre se le ha mirado con una particular predilección"¹⁴.

Cajigal se inclinaba incluso por el trazado diseñado por Stevenson (Stephenson) que aparentemente se limitaba a seguir el curso del riachuelo de Sanchorquiz y luego el de El Topo, que desemboca en el océano por Catia la Mar, hasta el punto llamado El Boquerón, donde se hacía necesario un puente para enlazar los dos ramales de la cordillera y doblar hacia el Puerto. La longitud de esta línea se estimaba en 23 millas y el ingeniero inglés estimaba que su costo no pasaría de 160.000 libras esterlinas, que al cambio de 6,5 pesos equivalían a 880.000 pesos.

El sabio matemático venezolano, que consideraba la carretera como antieconómica, aduce una serie de razones en favor del ferrocarril: "No debe perderse de vista, que muchos objetos que hoy no pueden traerse de fuera por grande que sea la necesidad que de ellos se tenga, a causa del mal estado del camino de La Guaira, se importarían existiendo el ferrocarril, con gran ventaja del público y de los empresarios. Nuestras costas abundan de excelentes maderas de muebles y de construcción; no carecen de carbón de piedra; y los que palpan como nosotros las escaseces de aquellas y la

13. E. Arcila Farías, *O.c.*, p. 29, citando a Cajigal de *Escritos Literarios y Científicos*, recopilados por Luis Correa, Caracas, 1930, pp. 167 a 176.

14. Cfr. E. Arcila Farías, *O.c.*, p. 30.

carencia de éste que se nota en Caracas, no dejarán de convenir en que con la apertura del nuevo camino, se abrirán también nuevas industrias, que al paso que aumenten el bienestar de la población, lo hagan mucho más productivo”¹⁵.

Estas mismas ideas contenidas en el Informe sobre la Carretera de La Guaira, las presentó Cajigal a la opinión pública, en un artículo publicado en *El Correo del Pueblo*, del 28 de abril de 1839, con el título “Camino Carretero de La Guaira” (que lleva de antetítulo «Industrial»), queriendo significar el camino de hierro. En el mismo estudia ampliamente las cartas enviadas por Stephenson a los señores Herring, Graham y Powles. Jesús Rosas Marcano, quien menciona esta fuente, nos advierte que “la compilación de los trabajos de Cajigal, *Escritos Literarios y Científicos*, hecha por Luis Correa en 1930, trae un error de diez años al fechar la carta de Stephenson en 1834, en vez de 1824, como aparece en *El Correo de Caracas*”¹⁶. Y ese error se repite en todos los que han sorbido en la fuente mencionada. Efectivamente, así lo encontramos en la obra de Arcila Farías, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*, a quien, sin embargo, se debe una primera e importante aclaratoria sobre la identidad del autor del proyecto de ferrocarril que venimos comentando.

5. *Perdura cierta confusión sobre la identidad de Robert Stephenson*

“En 1827 estuvo en Venezuela Richard Trevithick, constructor de la primera locomotora inglesa sobre rieles”, comenta Arcila Farías en una nota a pie de página, “quien se reunió aquí con el ingeniero inglés Robert Stephenson, hijo de George Stephenson, el inventor del ferrocarril, constructor en sociedad con su padre de la famosa locomotora «Rocket». Es probable que fuera Robert quien formulara el proyecto a que se refiere Cajigal pues el padre era sólo un autodidacta en ingeniería mecánica, en tanto que el hijo era un ingeniero de escuela, y evidentemente aquel proyecto era obra de un profesional. El Stevenson que cita Cajigal debe ser la versión fonética de Stephenson”¹⁷.

La obscuridad respecto a la identidad del joven ingeniero inglés que visitara Caracas y diseñara el primer ferrocarril para unirla

15. Juan Manuel Cajigal, *Escritos Literarios y Científicos*, recopilación de Luis Correa, Caracas, 1930; p. 175. Citado por E. Arcila Farías, en *O.c.*; p. 186.

16. Jesús Rosas Marcano, artículo citado.

17. E. Arcila Farías, *O.c.*; p. 185, nota 3.

con su puerto de La Guaira, perduró por más de veinticinco años, pues, en 1850, el *Diario de Avisos*, una naciente publicación de la ya entonces capital de la República, volvió a resucitar el asunto, aportando no obstante nuevos e importantes datos al respecto.

Efectivamente, Mariano de Briceño, editor y redactor del *Diario de Avisos*, al comentar, en el opúsculo del 13 de noviembre de 1850, la proposición de una línea férrea mediante un túnel que horadaría la valla colosal de la serranía de la costa, presentado por el Señor General Castelli a la Diputación de la Provincia como una especie de anteproyecto, anuncia con tonos un tanto sensacionalistas que abrirá un debate sobre esta cuestión tan interesante, publicando en los próximos números "datos muy precisos sobre la posibilidad de construir un ferrocarril entre Caracas y La Guaira, contenidos en un antiguo manuscrito que nuestra diligencia ha conservado". E inmediatamente añade, con el ánimo de captar el interés de los lectores: "El público ignora que por los años 1824 la Compañía inglesa de los Señores Henry, Graham y Powles proyectó la misma obra por medio de un ingeniero distinguido que hoy goza en Inglaterra de gran reputación; y que aun llegó a formular un contrato con la Municipalidad de Caracas. Pues bien, en nuestro Archivo, conservamos una gran parte de lo que el inteligente Mr. Stevenson escribió sobre esta obra, y también la copia del Proyecto de Contrato. Es de estos manuscritos que pretendemos sacar algunos datos que serán de utilidad cuando lleguen a considerarse las proposiciones de esta nueva empresa" (la del General Castelli) ¹⁸.

6. *El Diario de Avisos presenta a luz pública el Proyecto de Stephenson*

Días más tarde, en su edición del 23 de noviembre de 1850, el *Diario de Avisos* inicia la discusión anunciada, con una editorial que lleva por título: "Datos que manifiestan la posibilidad de construir un Ferrocarril entre Caracas y La Guaira", primer capítulo. En el mismo, después de justificar la importancia de los debates sobre materias referentes al progreso, hace una breve reseña de los intentos sobre caminos conocidos por la ciudad: "Como sesenta años habrá que el gobierno local de esta Capital proyectó por vez primera un camino carretero entre Caracas y La Guaira. Puede darse cabal idea

18. *Diario de Avisos*, del 13 de noviembre de 1850, Año I, Serie 11, N° 85; Editorial: *El tonel del Avila*. En el original dice "tonel".

del atraso de aquel tiempo al recordar que lo primero que ocurrió a nuestros padres fue trepar la cordillera en dirección al pueblo de Macuto. Un español, con el nombre Marmión, que visitó esta capital de paso para México, indicó una vía menos aberrada. El inteligente Pires trazó posteriormente la pica que con varias modificaciones fue adoptada para el actual camino carretero, despreciándose por larga la conocida con el nombre de Amaro Pérez, quien en tiempos de Morillo, se abrió por Catia camino hacia La Guaira”¹⁹.

A continuación, el redactor del *Diario de Avisos* pasa a comentar la labor realizada por el Señor Stevenson (Stephenson) en Venezuela, revelando la misma confusión respecto al personaje que hemos venido detectando hasta el momento, pero demostrando un amplio conocimiento de los entretelones del caso. “Por los años de 1824”, dice, “un ingeniero inglés de mucho crédito Mr. Stevenson, que no vive ya como creíamos, es el primer sabio que con datos y criterio de la ciencia especial sobre abertura de caminos, haya avanzado en la materia juicios respetables, (pues) concibió el proyecto atrevido en aquel tiempo de construir un ferrocarril entre Caracas y La Guaira. La Compañía de Graham y Powles se hizo órgano de sus proposiciones ventajosas; pero la competencia que torpemente formó una casa de comercio del país, destituida de recursos pecuniarios y científicos, fue causa de que se malograra esa empresa que tan in-

19. *Diario de Avisos*, del 23 de noviembre de 1850, Año I, Serie 11, Nº 88; Editorial: “Datos que manifiestan la posibilidad de construir un ferrocarril entre Caracas y La Guaira”. En una nota a pie de página, el redactor explica que “en el Archivo de la Capitanía General existía un expediente curioso que contenía la historia de las diversas exploraciones que no hemos hecho más que apuntar. Ese expediente parece que pasó a manos del señor Gobernador Ustáriz y acaso reposa hoy en la Secretaría de la Gobernación de la Provincia”.

Respecto a los distintos proyectos y trazados de caminos carreteros de Caracas a La Guaira, puede verse la obra de Manuel Rafael Rivero, *Camino a la Mar*, segunda edición, publicada por el Concejo Municipal del Distrito Federal, Caracas, 1981; donde se mencionan los estudios de Don Agustín Crame (1778), de índole militar, y el de el ingeniero Jacot (1797), sobre los dos caminos tradicionales, el que pasaba por Maiquetía y el de las dos aguadas, que salía a La Guaira. Asimismo se hace referencia del Proyecto de Don Mariano Eloy, de 1804, para sacar el camino carretero por Catia, exaltando sus ventajas. La obra se ocupa de la vialidad de Caracas a la costa desde los tiempos de la conquista y la colonia hasta finales del siglo XIV. No menciona los caminos de hierro. También puede verse la obra de Graziano Gasparini y Manuel Pérez Vila, *La Guaira: Orígenes Históricos y Morfología Urbana*, Ernesto Armitano Editor, Caracas, 1981. A partir de la página 213 se publican los planos y comentarios de Agustín Crame (1778) y de Francisco Jacot (1975), etc. En la página 329 se reproduce un plano, muy claro, mostrando los dos caminos tradicionales hacia la costa, que partiendo de La Puerta se bifurcaban, uno hacia Ojo de Agua y Maiquetía y, el otro, hacia Gato Negro, Río Grande, Juan de Dios y La Guaira.

mentos bienes nos iba a producir. Se hicieron valer entonces las razones más absurdas. Díjose que no podía concederse a una Compañía de extranjeros un monopolio lucrativo, que los criollos en todo caso debían ser favorecidos, que el ferrocarril no era practicable y si lo era no estaba exento de peligros, y aun parece que hubo quien exigiera modificaciones especiales en la construcción de los carruajes. En vano alegó Mr. Stevenson (Stephenson) que el Gobierno colombiano había concedido iguales privilegios para la navegación del Orinoco y el Magdalena, empresas que por ser menos costosas y más fáciles, no necesitaban tan grandes concesiones como el ferrocarril de Caracas. Todo fue inútil: el sabio inglés fue despreciado, la tal sociedad criolla nada hizo, y la capital interesante de Caracas, a poco más de legua distante de su puerto, permaneció y permanece aún sin tener la vía veloz y expedita que imperiosamente reclaman su comercio y su actual estado de cultura”²⁰.

TEXTO (INDIRECTO) DEL DOCUMENTO

Finalmente, Mariano de Briceño, editor del *Diario de Avisos y Semanario de Provincias*, que se había preciado de conservar el Documento del Estudio realizado por Stevenson (Stephenson), en 1824, ofrece esta primicia, reproduciendo varios párrafos del mismo: “*El terreno entre Caracas y La Guaira*”, dijo en aquel tiempo este ingeniero singular, “*es extremadamente desigual. La formación de un camino entre estos dos puntos ofrece dificultades formidables. Es de notarse que detrás de la ciudad de Caracas corre de Este a Oeste una cadena de montaña paralela a las márgenes del mar Caribe. Esta cadena accidentalmente se interrumpe por una gran abertura o quebrada en donde tiene su curso el arroyuelo de Tacagua, a donde van a dar las aguas de otro arroyo, Topo, llamado así porque va a unirse al Océano por Catia la Mar. Este arroyo puede servir para señalar la relativa situación de la cadena de montaña respecto a la Guaira y Caracas, y para demostrar que ésta es la única senda por la cual es practicable un camino que conduzca al valle de Caracas sin necesidad de trepar los cerros por los cuales se ha trazado el actual camino del Norte. Es muy extraño que esta abertura no haya jamás inducido a los naturales del país a hacer esfuerzos perseverantes con el objeto de construir el camino en cuestión. Entiendo que se han hecho exploraciones por estos lugares, pero parece que*

20. *Diario de Avisos*, Año I, Serie 11, Nº 88, 1. c.

los nativos no han querido seguir este rumbo a fin de acortar en lo posible la línea de camino a La Guaira; pero, con todo, proponiéndose este objeto, no han hecho más que extraviarse en las faldas escarpadas de la montaña”.

“Es al través de dicha quebrada que yo intento abrir el nuevo camino, pero al efecto se presentan tres dificultades graves. Dos de ellas consisten en subidas muy pendientes que pueden vencerse formando el camino en zig-zag para disminuir el declive; o bien por medio de una maquinaria aplicada a la cima”.

“El primero de estos sistemas es muy objetable, 1º porque el zig-zag alarga inmensamente la distancia, aumentando así el trabajo de la construcción y el término del viaje; y 2º porque exige mayores gastos para la conservación del camino”.

“El segundo sistema tiene la ventaja de emplear una maquinaria de muy simple construcción, movida por caballos que necesariamente producirá el resultado de acortar la distancia, de evitar los costos de reparación y de proporcionar suma comodidad y expedición”.

“La otra de las tres dificultades a que me he referido consiste en el haber de atravesarse una abertura entre dos cerros que exigirá un pequeño puente de cadena. Vencido este último obstáculo, el camino entra a la llanura de Catia de la mar, y desde aquí el terreno se presenta bastantemente favorable a la empresa, hasta la Guaira”²¹.

Mr. Stevenson se percató de las dificultades que ofrecía una obra de semejante envergadura, por lo escarpado y abrupto del terreno; no obstante, consideró que el proyecto era practicable y puso todo su empeño para que fuese aprobado: “Al insistir fuertemente en que debe preferirse el ferrocarril a cualquier otro medio de conducción, no he dejado de conocer que puede crérseme preocupado en favor del sistema indicado; pero aseguro que yo no me hubiera aventurado a proponer su adopción si no estuviera convencido de su practicabilidad y superior eficiencia”.

El ilustre ingeniero no tenía la menor duda de que el ferrocarril era técnicamente viable; pero comprendía, con el tradicional realismo inglés, que debería tenerse en cuenta su posible rentabilidad, para satisfacer las aspiraciones de los inversionistas de capital. Con ese objeto se dispuso a llevar a cabo un estudio de carácter económico, teniendo en consideración los derechos aduanales de peaje. Pero,

21. *Diario de Avisos*, del 23 de noviembre de 1850, Serie 11, N° 88; L.c. Este es el primer fragmento del Documento de Stephenson, que Mariano de Briceño ofrece.

dejamos la palabra al redactor del *Diario de Avisos*, que condensa los pasos seguidos por el ingeniero en estos términos:

Mr. Stevenson ocurrió en busca de estos datos a la aduana de La Guaira, pero los que obtuvo no le suministraron base alguna en qué fundar cálculo cierto; y como viese que los informes privados que adquirió eran sumamente discrepantes, apeló a los datos de la Alcabala. Averiguó que el derecho anual de peaje que daba el camino del norte de La Guaira alcanzaba a \$ 4.000; que lo que pagaba cada mula en el mismo tiempo era \$ 13; que 300 mulas se ocupaban en el tráfico; que transportando cada mula 200 libras, cuatro veces por semana, el peso anual en movimiento subía a 5.571 toneladas; y que a razón de seis reales el quintal, el costo de una tonelada resultaba ser 16 fuertes; y decimos fuertes, porque aunque el ingeniero se refirió a la moneda del país, sabido es que en el tiempo de este cálculo, nuestros pesos eran españoles, esto es, con 11 duodécimos de plata y un duodécimo de cobre, los cuales valían ocho reales del país, al paso que actualmente valen diez reales y tres cuartos.

Mr. Stevenson encontró que la distancia del camino por el rumbo que indicaba era de 23 millas; tomó el dato conocido de la elevación de Caracas sobre el plano de La Guaira que dice ser de 2.660 pies ingleses; y procedió después a estimar la diferencia de costo que resultaría entre una tonelada transportada por el camino de herradura, y otra conducida por el ferrocarril y la indicada maquinaria, para salvar la gran quebrada. Precio de la tonelada por el camino de herradura: 134 y medio reales; precio de la tonelada por el ferrocarril: 21 reales; diferencia: 113 y medio reales²².

Y continúa el editor, citando otra vez textualmente al ingeniero inglés: "*Suponiendo que el público pagase el mismo precio por el nuevo camino que por el antiguo, sobre lo cual no puede haber dificultad, siempre que se estipule disminuir la tarifa a medida que el tráfico incremente; la ganancia de los propietarios del camino puede entonces calcularse a razón de 14 fuertes por tonelada. Siendo 5.571 las toneladas que se mueven anualmente entre Caracas y La Guaira, la ganancia anual sería 14.180 libras esterlinas, a razón de 5 pesos 4 reales una. Si, pues, calculamos para los propietarios del camino un 10 por ciento de beneficio por el capital invertido, resulta que con tal renta anual sólo puede presuponerse un capital de 141.800 libras esterlinas. Esta suma, es verdad que sería suficiente para*

22. *Diario de Avisos*, del 23 de noviembre de 1850; Serie 11, N^o 88; L.c. El Redactor del *Diario de Avisos* se limita a condensar el Estudio de Stephenson.

acabar el ferrocarril, pero juzgo que para hacer un cálculo seguro sería necesario contar con un presupuesto que no bajase de 160.000 libras esterlinas. En los precedentes cálculos se establece un tráfico menor al que hoy hay en realidad, porque no se han computado las bestias de silla, ni varios otros artículos tales como muebles y otros bultos de gran volumen que no pueden transportarse en mulas, y sobre todo lo cual no he podido conseguir datos ciertos. Puede reputarse como evidente que un buen camino entre Caracas y La Guaira facilitará la introducción de numerosos efectos de agricultura, juegos de piezas para formar casas de maderas, y otros muchos objetos que vendrían de los Estados Unidos a auxiliar poderosamente la agricultura, aumentando sus productos”²³.

Después de ofrecer esta primicia periodística, pasa Mariano de Briceño a hacer algunas consideraciones nostálgicas sobre la misma, lamentando que hayan pasado veintiséis años, vida media de una generación, sin que en el país se hubieran tomado medidas eficaces para construir un ferrocarril que permitiera una veloz comunicación con el puerto de La Guaira, sólo distante en línea recta legua y un poco más. Se queja de la falta de iniciativa, en época de bonanza, y de la carencia de métodos estadísticos de información tan necesarios para establecer planes para el progreso; mientras la población deplora el mal estado de todas las obras públicas en el país. Es verdad, dice, que “carecemos de ciencia y de capitales para realizar estas grandes obras (como el ferrocarril) pero en la América del Norte sobran ciencia y capitales que sin duda vendrían al país, si supiera el país siquiera lo que hay que hacer”²⁴.

En el segundo capítulo sobre los “Datos que manifiestan la posibilidad de construir un Ferrocarril entre Caracas y La Guaira”, el redactor del *Diario de Avisos* se plantea la actualización del estudio de Stephenson, para averiguar cuál sería la ganancia de quienes emprendiesen ahora esa obra, teniendo en cuenta el movimiento actual de tráfico. Confiesa que, para responder a esta cuestión, recurrió a la revisión de un viejo artículo, publicado en *El Correo de Caracas*, en 1839, con el título de «Camino Carretero de La Guaira», que no le fue de gran ayuda pues su autor se limitaba a reproducir el método y los cálculos del inglés Mr. Stevenson. Pero señala que, en ese artículo, vieron por primera vez la luz pública no sólo los datos contenidos en el primer capítulo de su editorial sobre el tema, “sino

23. *Diario de Avisos*, del 23 de noviembre de 1850, Serie 11, N° 88, L.c. Citado del Estudio de Stephenson.

24. *Diario de Avisos*, del 23 de noviembre de 1850, Serie 11, N° 88, L.c. Comentarios del redactor y editor Mariano de Briceño.

también las demostraciones que se refieren a la potencia de caballos requerida para elevar el peso de libras propuesto, a las alturas del Valle de Caracas, en lo cual se dilata Mr. Stephenson, examinando varias fórmulas científicas que nosotros hemos omitido”²⁵. Considerando que los derechos de peaje de 1824 a 1850 han crecido en una proporción de tres a uno, Mariano de Briceño revisa con cierta simplicidad los datos de Stephenson, y los actualiza, calculando que la Compañía contratista podría obtener un catorce por ciento de beneficios sobre el capital invertido, al menos si el ferrocarril se construyese en la vía indicada por Stephenson²⁶. Respecto al nuevo proyecto, horadando la cordillera, tenía sus reservas, como veremos más adelante.

EPILOGO

Robert Stephenson regresó a Inglaterra en 1827, vía Nueva York, en compañía de Richard Trevithick, gran diseñador de locomotoras, a quien había encontrado en Cartagena en pésimas condiciones de salud, persuadiéndole de la conveniencia de volver a su país²⁷. Se ha dicho que el Libertador, Simón Bolívar, llegó a conocer a Stephenson, antes de su partida, en el viaje que hiciera a Caracas en 1827, conversando con él sobre el tema de los ferrocarriles, pero no hemos podido encontrar ningún testimonio documental al respecto²⁸.

Una vez en su país, Robert Stephenson cooperó con su padre en la construcción del Ferrocarril de Manchester a Liverpool, asociándose con él para la fundación de una planta para la fabricación de loco-

25. *Diario de Avisos*, del 30 de noviembre de 1850, Serie 12, N° 90; Editorial: “Datos que manifiestan la posibilidad de construir un Ferrocarril dentre Caracas y La Guaira” (II), capítulo segundo. Citamos estas consideraciones de Mariano de Briceño para que quede constancia de que el Informe de Stephenson sólo nos llega en forma parcial, pues el transcriptor omitió ciertas partes que le parecieron innecesarias o prolijas.

Al parecer, el artículo de *El Correo de Caracas*, referido por Mariano de Briceño, es el que escribiera Juan Manuel Cajigal y que ya citamos anteriormente.

26. La primera referencia que tuvimos sobre el Documento de Mariano de Briceño, editor del *Diario de Avisos* respecto al Estudio de Stephenson se la debemos al Licenciado en Historia, Fernando Oduber, quien la halló casualmente al consultar dicho periódico para la elaboración de su Tesis de Mestría: *El Acuerdo Anglo-Venezolano de 1850, Reflejo de una Situación Política Interna y de una Postura Imperial*, Caracas, UCAB, 1980. A partir de su hallazgo, en 1980, la fuente se va haciendo del dominio público, pues empezamos a hallar otras referencias, que ya mencionamos.

27. Cfr. Bibliografía citada sobre Robert Stephenson.

28. Cfr. Fedetransporte, “30 Aniversario: Noviembre 1947-1977”, Caracas, Editorial San José, Nov. 1977; p. 9.

motoras en la localidad de Newcastle. Al retirarse su padre, en 1840, a una vida rural más apacible, Robert quedó al frente de la Fábrica y, con la experiencia adquirida en tantos años, participó en la construcción de gran número de importantes vías férreas en Inglaterra, Alemania, Suiza, Toscana, Dinamarca, Egipto, la India y Canadá. Su principal fama se debió, no obstante, a la novedosa construcción de puentes metálicos de trabazón tubular, un sistema de su invención. En 1847 fue elegido miembro de la Cámara de los Comunes. En 1851 fue premiado con Medalla de Oro en la célebre Exposición de París. De 1851 a 1857 figuró como Presidente de la Asociación Civil de Ingenieros de Inglaterra. Y murió, en Londres, en 1859, siendo enterrado en la Abadía de Westminster²⁹.

Algunos años después, un ilustre compatriota suyo, Edward B. Eastwick, que visitó el país en calidad de representante de la General Credit Company de Londres, de la cual los Federalistas habían solicitado un importante crédito, confiesa en sus Memorias de este viaje que, al subir por el camino carretero de La Guaira a Caracas, se acordó de Stephenson, quien había levantado los planos para un Ferrocarril, cuyo trazado corría al otro lado del barranco, por las laderas que se extienden hacia Catia La Mar, tratando de vencer unas dificultades tal vez no insuperables pero sí mayores que las surgidas en otras partes del mundo para el paso de las locomotoras³⁰.

El Ferrocarril Caracas-La Guaira, proyectado por el ilustre ingeniero inglés, no llegó a construirse; pero, cincuenta años después, se iniciaron las obras de otro Proyecto, también elaborado por los ingleses con participación de ingenieros venezolanos, que se llevaron a término, en 1883, año del Bicentenario del Libertador. Y Caracas se sintió orgullosa de su primer ferrocarril de pasajeros y carga, que le permitía salvar cómodamente la distancia entre el Valle, donde se asentaba la ciudad, y el puerto de La Guaira.

FUENTES

La primera referencia que tuvimos sobre el Documento de Mariano de Briceño, editor del *Diario de Avisos* respecto al Estudio de Stephenson se la debemos al

29. Cfr. Bibliografía citada sobre Robert Stephenson. Su padre murió el año 1848.
30. Cfr. Edward B. Estwick, *Venezuela o Apuntes sobre la Vida en una República Sudamericana* (con la Historia del Empréstito de 1864), publicada en Londres, Chapman and Hall, 1868 y traducida por Angel Raúl Villasana para la edición del Banco Central de Venezuela, Colección Histórico-Económica Venezolana, Caracas, Tip. Vargas, 1959; véase p. 29.

Licenciado en Historia, Fernando Odúber, quien la halló casualmente al consultar dicho periódico para la elaboración de su *Tesis de Mestría*: "El Acuerdo Anglo-Venezolano de 1850, reflejo de una Situación Política Interna y de una Postura Imperial", Caracas, UCAB, 1980. A partir de su hallazgo, en 1980, la fuente se va haciendo del dominio público, pues empezamos a hallar otras referencias.

El Documento de Robert Stephenson fue publicado, por primera vez, en forma incompleta, por el Redactor e Impresor del *Diario de Avisos y Semanario de las Provincias*, Mariano de Briceño.

El *Diario de Avisos y Semanario de las Provincias*, se funda el 18 de enero de 1850 y se publica por diez años, hasta 1860, siendo su redactor e impresor Mariano de Briceño. Periódico noticioso sobre comercio, movimiento mercantil y marítimo, con noticias del exterior. Se declaró apolítico. (Cfr. Elke Nieschulz de Stockhausen, "Periodismo y Política en Venezuela: Cincuenta Años de Historia", en la Revista *Montalbán*, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, Tomo 1º, 1980; págs. 715 a 911, ver pág. 791).

El propio editor informa que se llama *Diario de Avisos* porque sale todos los días, menos los domingos, con una hoja diaria y dos los miércoles y los sábados. Lo que se llama *Semanario* no es más que la colección numerada que se forma con los números dobles de los miércoles y los sábados.

El Primer Fragmento del Estudio-Proyecto de R. Stephenson se publicó en: *Diario de Avisos*, del 23 de noviembre de 1850, Serie 11, Nº 88. Editorial: "Datos que manifiestan la posibilidad de construir un Ferrocarril entre Caracas y La Guaira", pág. 1.

Un Segundo Fragmento del Estudio-Proyecto de R. Stephenson, se publicó en: *Diario de Avisos*, del 30 de noviembre de 1850, Serie 12, Nº 90; Editorial: "Datos que manifiestan la posibilidad de construir un Ferrocarril entre Caracas y La Guaira (II), capítulo segundo, pág. 1.