

Los primeros ferrocarriles de Venezuela:
proyectos, tanteos, sueños e ilusiones

Recepción: septiembre 2006. Aprobación: noviembre 2006
pp. 9-58

José I. Urquijo*

Resumen del contenido:

El presente estudio muestra los esfuerzos de recuperación y superación llevados a cabo en Venezuela una vez concluida la gesta de Independencia. Se resalta, en concreto, la preocupación por el desarrollo de vías de comunicación, no sólo tradicionales (camino y carreteras) sino por medio de vías férreas, lo que resultaba llamativo a principios de siglo, ya que sólo Inglaterra, algunos países europeos y Estados Unidos contaban con esta moderna invención. Bien es verdad que los esfuerzos se centraron en diversos proyectos ferrocarrileros que no pasaron de tanteos, sueños, ilusiones o fracasos. Con todo, nos ha parecido de especial importancia hacer un recuento de los mismos, sus características, alcance y los escasos resultados obtenidos, así como aspectos anecdóticos como el deseo de acortar la distancia entre Caracas y La Guaira por medio de un túnel a través de la serranía del Ávila. Estos esfuerzos marcaron los inicios de una etapa más realista que abrieron las posibilidades de los planes ferroviarios del Guzmancismo. Este artículo cobra especial relevancia en la actualidad, cuando en el país se trata de llevar a cabo un vasto plan ferrocarrilero.

Palabras claves: Ferrocarriles – Siglo XIX - Venezuela

The first railroads of Venezuela: projects, intents, dreams and illusions

Summary of Content:

The present study deals with the recovery and growth efforts in Venezuela once the country obtains its independence. We emphasize the preoccupation with the development of communication infrastructure, not only traditional (ways and highways) but railways as well, a somewhat startling a phenomenon at the beginning of the 19th century because only England, some European countries and the United States counted with this modern invention at this time. While the efforts were centered in the development of various railroads projects that never materialized, it has nevertheless seemed interesting to us to make a account of their existence, their characteristics, reaches and the little obtained results, and in addition, to document anecdotal evidence, such as the desire to shorten the distance between Caracas and La Guaira by means of a tunnel through the mountainous area of the El Ávila. These efforts marked the beginnings of a more realistic stage than took place with the development of the railway plans of the Guzmancismo. The theme of this article is particularly relevance today, given that the country is again trying to carry out an ambitious railroad development plan.

Keywords: Railroads – 19th Century - Venezuela

*José I. Urquijo es Master of IR (Loyola-Chicago), Investigador Dpto. Estudios Laborales UCAB.

SUMARIO

LOS PRIMEROS FERROCARRILES DE VENEZUELA: PROYECTOS, TANTEOS, SUEÑOS E ILUSIONES

I.-PROYECTOS FERROCARRILEROS EN TIEMPOS DE LA GRAN COLOMBIA

- A. Proyecto de Ferrocarril de Robert Stephenson (1824-1825)
 - 1. Robert Stephenson, su viaje a Venezuela y el Proyecto de Ferrocarril
 - 2. Intentos de Robert Stephenson por conseguir la aprobación del Proyecto
 - 3. Proyecto Alternativo de la Sociedad Emprendedora
 - 4. Descripción detallada del Proyecto de Robert Stephenson
- B. Proyecto de Ferrocarril a través del istmo de Panamá

II.-INTENTOS FERROCARRILEROS DE LA VENEZUELA INDEPENDIENTE

- A. Ferrocarril Minero de Aroa al Puerto de Tucacas: algo más que un proyecto (1835)
- B. El Dr. Juan Manuel Cajigal desempolva el Proyecto de Stephenson (1839)
- C. Vialidad e ilustración: Pensamiento sobre Caminos de Iribarren (1842)
- D. Nuevo Proyecto de Ferrocarril a La Guaira mediante un Túnel en El Avila (1850)
- E. Proyecto de una red ferrocarrilera en la región centro-occidental.
 - 1. Ferrocarril Puerto Cabello a San Felipe (1852)
 - 2. Red Ferrocarrilera Central. (1854 - 1868)
- F. Concesiones Locales e Ilusorias
 - 1. De nuevo el Ferrocarril de Puerto Cabello a San Felipe (1858)
 - 2. Ferrocarril de Valencia a la Laguna de Tacarigua y Villa de Cura (1859)
 - 3. “El Ferrocarril Portátil” de Sabana Grande (1859)
 - 4. ¿”Ferrocarril portátil” o “Ferrocarril Carretero”? (1859/1860))
 - 5. El Ferrocarril Caracas-Petare (1859/1864)
 - 6. Derogaciones de contratos ilusorios (1860)
 - 7. Ferrocarril de Betijoque (1860)
 - 8. Proyecto de Ferrocarril de Montaña, de Caracas a La Guaira (Lutowski 1860)
 - 9. Proyecto de Ferrocarril subterráneo Caracas La Guaira (1861)

III. PRELUDIOS DE LA POLÍTICA FERROCARRILERA GUZMANCISTA

- A. Decreto Ferrocarrilero de 1864
- B. Nueva Empresa del Ferrocarril Central (1864-1866)
- C. Proyecto de Ferrocarril de La Victoria a La Guaira (Lutowski 1865)
- D. Proyecto de Ferrocarril de Caracas a La Guaira (1867)

IV. CONCLUSIÓN

BIBLIOGRAFÍA

Los primeros ferrocarriles de Venezuela: proyectos, tanteos, sueños e ilusiones

INTRODUCCIÓN

Desde los primeros años de la independencia, ya se hablaba en Venezuela del ferrocarril, haciéndose la nación eco de los prodigios que se atribuían a la revolución industrial europea, en boca de cónsules y viajeros. Por un lado, estaban los intereses ingleses en el país, como las minas de Aroa y algunos fundos agrícolas, que dirigían la vista hacia las innovaciones; y, por otro, la polinización intelectual de los científicos del viejo mundo, que admirados de la exhuberancia y las riquezas del trópico, de lo cual dejaron constancia en sus “relatos”, deseaban dejar algún influjo en su futuro, dando a conocer las posibilidades de los nuevos avances técnicos

En los archivos históricos del pasado siglo quedaron registrados los nombres de tres célebres ingenieros, a quienes se atribuye una visita a Venezuela, de cierta significación e importancia: Trevithick, inventor de una de las primeras locomotoras de Gran Bretaña; Robert Stephenson, hijo de George Stephenson, el creador del famoso modelo "Rocket"; y John Hawkshaw¹. No hemos podido hallar constancia de la estadía de Trevithick en Venezuela, quien se supone llegó en 1826, pero sí encontramos referencias fidedignas de la llegada a La Guaira, en 1824, del joven ingeniero Robert Stephenson, para llevar a cabo estudios sobre obras portuarias y de vialidad, así como del tercer gran ingeniero, John Hawkshaw, que fue el diseñador del ferrocarril Tucacas a Minas de Aroa. De ellos, hablaremos más adelante.

I.-PROYECTOS FERROCARRILEROS EN AÑOS DE LA GRAN COLOMBIA

En los años que siguieron a la gesta de la independencia, cuando bajo la inspiración de Bolívar y Santander se había establecido la República de la Gran Colombia, después de haber llevado a cabo un incisivo estudio documental, hemos podido registrar dos importantes proyectos de ferrocarril, de estos años, que aun cuando no llegaron a materializarse, no solo son un indicio significativo de la preocupación que se sentía entre los gobernantes de la época, por la modernización y el desarrollo del nuevo país, sino también un testimonio del rigor científico y de las consideraciones socioeconómicas y aun éticas al que se ajustaban, o que se tuvieron en cuenta. Aunque son casi contemporáneos, comenzaremos por considerar el Proyecto de Robert Stephenson, del cual contamos con amplia documentación, para hacer luego una breve mención del Proyecto del Istmo de Panamá.

¹Cfr. Manuel Landaeta Rosales, "Gran Recopilación Geográfica, Estadística e Histórica de Venezuela", Tomo II, Imprenta Bolívar, Caracas, 1889; re-editada por el Banco Central de Venezuela, en la Colección del Cuatricentenario de Caracas, 1963; p. 181. Lista de visitantes de 1754 a 1889.

A. Proyecto de Ferrocarril de Robert Stephenson (1824-1825)²

A nivel de proyecto, el ferrocarril más antiguo de Venezuela, sin duda alguna, fue el de Caracas - La Guaira, concebido nada menos que por el gran impulsor de los ferrocarriles ingleses, Robert Stephenson, hijo del célebre inventor de la locomotora Rocket, George Stephenson, y su más importante colaborador. "En Julio de 1824", nos dice el historiador Manuel Pérez Vila, "Robert, entonces de 21 años, llegó a La Guaira, comisionado por la Colombian Mines Association, para estudiar la factibilidad de construir un tajamar y un muelle en ese puerto y la de unir a Caracas y La Guaira mediante un ferrocarril"³.

Los caraqueños más eruditos no se olvidarían nunca esta ilustre visita del gran ingeniero inglés, pues décadas más tarde aún se le nombra al calor de las discusiones sobre el progreso de la capital, y, casi treinta años después, el *Diario de Avisos*, desempolvó un viejo manuscrito, que se precia haber conservado en sus archivos, con los estudios realizados por Stephenson, a quien por error llama Stevenson, para establecer la posibilidad de una línea férrea hasta el litoral⁴. Utilizando estas referencias, ofrecemos algunos detalles de este interesante acontecimiento histórico.

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 Stockton con Darlington⁵.

²En 1983, publiqué un primer informe sobre este proyecto de ferrocarril bajo el título "Primer Proyecto de Ferrocarril de Venezuela 1824-1825, en la Sección Documentos de la *Revista sobre Relaciones Industriales y Laborales*, Número 12/13, UCAB-Caracas, enero-diciembre de 1983, pp. 121 a 136.

³Cfr. Manuel Pérez Vila, "Hechos y Documentos para la Historia del Ferrocarril", en la revista *Líneas*, N° 278, junio de 1980; p. 3.

⁴Cfr. *Diario de Avisos y Semanario de Provincias*, mes 10 mo, N° 252, Año I, Caracas, 13 de noviembre de 1850. "Por los años de 1824, un ingeniero 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 (ferrocarril entre Caracas y la Guaira) juicios respetables".

⁵Cfr. J. C. Jeaffreson, "The Life of Robert Stephenson", 2 vols. London, 1864.

En 1824, Robert Stephenson emprendió un viaje a la América Meridional, como representante de la Colombian Mining Association⁶. 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.

A este viaje histórica, se debió que Venezuela cuente 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, en 1825, después de haber realizado un concienzudo estudio científico, de acuerdo a la mejor tradición del método empirista inglés; que tuvo en cuenta los aspectos geológicos, 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 suponérseme 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"*⁷. En la otra carta, Stephenson expone sus cálculos sobre la longitud que tendría la Línea, 23 millas, y el posible costo de la construcción que no sería menor de 160.000 libras esterlinas⁸.

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*, (N° 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*

⁶El historiador Manuel Pérez de Vila tuvo ocasión de consultar en Londres la obra, arriba citada, de Jeaffreson sobre la vida de Robert Stephenson, y halló la referida 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.

⁷Cfr. Carta de Stevenson a Herring, Graham y Powles, de Londres, citada por Juan M. Cajigal, "Escritos Literarios y Científicos", recopilación llevada a cabo por Luis Correa, Caracas, 1930; p. 168.

⁸Cfr. Juan Manuel Cajigal, "Camino Carretero de La Guaira", artículo publicado en *El Correo de Caracas*, del 28 de abril de 1839; donde Cajigal analiza la Carta de Stephenson.

comercio de Londres, solicitando construir un camino 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 días⁹.

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 autóctono, 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 con carriles de hierro"*¹⁰.

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 la 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 científicos¹¹.

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 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"*¹².

⁹Cfr. Jesús Rosas Marcano, "Por Tacagua el Fantasma de Stephenson", artículo publicado en *El Nacional*, del 27 de diciembre de 1981, p. A-6. El autor ha encontrado esta importante referencia en el periódico de la época *El Colombiano*, del 11 de mayo de 1825, N° 105.

¹⁰Cfr. Jesús Rosas Marcano, "Por Tacagua el Fantasma de Stephenson", artículo citado. El autor encuentra esa referencia en el periódico *El Colombiano*, del 8 de junio de 1825.

¹¹El Proyecto de la Sociedad Emprendedora, llevaba por fecha el 21 de mayo de 1825.

¹²Cfr. Jesús Rosas Marcano, artículo citado. El autor, a su vez, cita al redactor del periódico *El Colombiano*, Eduardo Stophord (coronel irlandés naturalizado), en su edición del 15 de junio de 1825, quien 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.

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 discursos¹³. 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, F. 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 mismos 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 imponiéndoseles algunas condiciones de carácter técnico y legal: ancho de vía de veinticinco varas, piso de piedra, pago de indemnización si hubiera lugar a alguna expropiación, construcción de almacenes en Caracas y La Guaira, así como de un número suficiente de carros y carruajes para los usuarios, etc.¹⁴.

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 europea 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 doscientas mil libras esterlinas¹⁵. Pero, lamentablemente, también el Proyecto de la Sociedad Emprendedora quedó sobre el papel, pues, como nos dice el mismo Arcila

¹³Cfr. Jesús Rosas Marcano, artículo citado; quien toma la información de *El Astrónomo*, del 5 de julio de 1825.

¹⁴Cfr. 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.

¹⁵Cfr. Jesús Rosas Marcano, artículo citado; quien toma los datos de *El Colombiano*, del 24 de mayo de 1826.

Farías, "no pasó más allá del Decreto y ni siquiera existen noticias de que la Compañía mencionada en él llegara a constituirse" como tal¹⁶.

4. Descripción detallada del Proyecto de Robert Stephenson

Hubieron de transcurrir alrededor de veinticinco años, para que se llegase a conocer con todo detalle y precisión el Proyecto de Robert Stephenson. Su publicación se debe a Mariano Briceño, editor y redactor del *Diario de Avisos*¹⁷, al comentar (por esos días) la proposición de una nueva línea férrea, que horadaría la valla colosal de la serranía de la costa, presentada por el General Castelli a la Diputación de la Provincia¹⁸, de la cual hablaremos un poco más adelante.

El redactor del *Diario de Avisos*, en una editorial que lleva por título: "Datos que manifiestan la posibilidad de construir un Ferrocarril entre Caracas y La Guaira", (primer capítulo), después de una breve referencia a los intentos de desarrollo de caminos carreteros por parte del gobierno local¹⁹, pasa a comentar la labor realizada por el Señor Stevenson (Stephenson) en Venezuela, revelando la misma confusión que hemos venido detectando respecto al personaje:

"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 inmensos bienes

¹⁶Cfr. E. Arcila Farías, O. c., p. 16. 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.

¹⁷El *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 Briceño. 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. Se definía a sí mismo como un 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, Tomo 10, Caracas, 1980; pp. 715 a 911 (791).

¹⁸*Diario de Avisos*, del 23 de noviembre de 1850, Año I, Serie 11, N° 88; Editorial: "Datos que manifiestan la posibilidad de construir un ferrocarril entre Caracas y La Guaira". En el opúsculo del 13 de noviembre de 1850.

¹⁹*Diario de Avisos*, del 23 de noviembre de 1850, Año I, Serie 11, N° 88; Editorial: l. c. 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 para el desarrollo de una carretera. Ese expediente parece que pasó a manos del Sr. Gobernador Ustariz y acaso reposa hoy en la Secretaría de la gobernación de la Provincia".

*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 fué inútil: el sabio inglés fué 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.

Después, 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 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 a 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; 2º) porque exige mayores gastos para la conservación del camino. El segundo sistema tiene la ventaja de emplear una maquinaria de muy

²⁰*Diario de Avisos*, Año I, Serie 11, N° 88, 1.c.

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 bastante favorable a la empresa, hasta La Guaira"²¹.

Briceño comenta señala que a su juicio, Mr. Stephenson 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 ha dejado de conocer que puede crearme 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 eficacia"²².*

El editor comenta también que 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. Luego condensa los pasos seguidos por el ingeniero en estos términos: Por ello, Mr. Stephenson había recurrido, en busca de estos datos, a la aduana de La Guaira, aunque los que obtuvo no le suministraron base alguna en que 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 al 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.

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 nos ofrece. De acuerdo a Leszek Zawiska, en su estudio sobre "Obras Públicas en el año 1883", publicado en *Venezuela 1883*, Tomo II, Caracas, 1983; p. 213), la propuesta, de 18 artículos, fue publicada en el periódico caraqueño *El Colombiano* del 11 de marzo de 1825.

²²*Diario de Avisos*, del 23 de noviembre de 1850, Serie 11, N°. 88; l. c. El redactor, a partir de aquí, resume la parte que sigue del Documento de Stephenson.

Mr. Stevenson, concluye Briceño, 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 reales.

Y pasa de nuevo Briceño a citar 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 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 de auxiliar poderosamente la agricultura, aumentando sus productos*"²³.

Algunos estudiosos, como el ingeniero Leszek Zawiska, sostienen que esta proposición de Stephenson "*se refería a la línea con rieles de hierro, pero no al ferrocarril con locomotora*", ya que "*ésta se encontraba todavía en la fase de los primeros ensayos en Inglaterra, mientras que estaban en uso los carros tirados por caballo sobre rieles de hierro*". Aunque, admite la posibilidad de que Stephenson pensase, en primera o segunda instancia, en la tracción por locomotoras, ya que en su viaje tuvo ocasión de discutir estas cosas con el famoso constructor de locomotoras, su colega el ingeniero Trevithick, con quien se encontró en Cartagena, cuando éste regresaba de un viaje al Perú²⁴.

²³Diario de Avisos, del 23 de noviembre de 1850, Serie 11, N° 88, l. c. Citando a Stephenson.

²⁴Cfr. Leszek Zawiska, en su estudio sobre "Obras Públicas en el año 1883", publicado en *Venezuela 1883*, Tomo II, ediciones conmemorativas del bicentenario del natalicio del Libertador Simón Bolívar, Caracas, 1983; p. 214.

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 país²⁵.

En un breve opúsculo sobre la historia de la Federación del Transporte en Venezuela y sus antecedentes históricos, se menciona una supuesta relación personal del Libertador Simón Bolívar, en 1827, con el ingeniero George Stephenson, padre de los ferrocarriles ingleses, para establecer una red de este género en el país, iniciándose con el tendido de Caracas a La Guaira. Pero no se menciona ninguna fuente que avale la información. Suponemos además que se trate del hijo del mismo, Robert, que, como hemos indicado, estaba en Venezuela por esas fechas²⁶.

Una vez en Inglaterra, 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 locomotoras 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 el Canadá. Su principal fama se debió, no obstante, a la novedosa construcción de puentes metálicos de trabazón tabular, 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 Westminster²⁷.

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 había 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 si mayores que las surgidas en otras partes del mundo para el paso de las locomotoras²⁸.

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

²⁵Cfr. Bibliografía citada sobre Robert Stephenson.

²⁶Cfr. Fedetransporte, "30 Años Luchando por la Revolución Social Venezolana", en el 30 Aniversario de la Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela, Nov. 1947-1977; Caracas, Nov. 1977; p. 9.

²⁷Cfr. Bibliografía citada sobre Robert Stephenson. Su padre murió el año 1948.

²⁸Cfr. Edward B. Estewick, "VENEZUELA o Apuntes sobre la vida en una República 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.

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.

B. Proyecto de Ferrocarril a través del istmo de Panamá

Aunque ignoramos lo que pudieron conversar Simón Bolívar y Robert Stephenson, cuando se vieron en Caracas, de lo que sí ha quedado constancia, por escrito, es la posición de Simón Bolívar respecto a los planes, que hubo, por esas mismas fechas, de desarrollar un canal y **un ferrocarril** a través del istmo de Panamá, para unir el Océano Atlántico y el Pacífico.

El primer documento sobre este proyecto lo presentó un grupo de inversionistas británicos al Gobierno de la Gran Colombia, en 1825, y Andrés Bello fue el encargado de llevar a cabo la traducción del mismo al castellano²⁹.

En una segunda instancia, en Bogotá, capital de la Gran Colombia, se le dio a este proyecto un carácter más nacionalista, en contraposición a la propuesta de los ingleses, y, en la nueva versión colombiana, el propio Vicepresidente Santander pensaba tomar parte como socio promotor³⁰. F. De Paula Santander deseaba, además, que Bolívar participase también, en el mismo, como consta por el cruce de cartas que reproducimos a continuación.

Bogotá, 22 de septiembre de 1825³¹.

A S.E. el General Simón Bolívar, Etc.

Mi general:

*He resuelto poner a usted esta carta en alcance del correo ordinario que partió ayer, para imponer a usted de un proyecto particular y grande que tenemos algunos colombianos. Es el de abrir la comunicación de los dos mares, o **uniendo los ríos que forman el antiguo proyecto, o por un camino de hierro en el Istmo**; la obra se ha calculado en diez millones de pesos, y contamos con algunos capitalistas extranjeros: don Jerónimo Torres, Domingo Caicedo, Mosquera y Baralt se pondrán al frente de la compañía, y muchos amigos de usted tomarán parte. Nuestro interés estriba en que sea una asociación colombiana la que tome a su cargo el negocio, y no una sociedad extranjera. Para conseguir el privilegio hay que ocurrir al congreso, y se cuenta con que el cuerpo legislativo favorecerá la empresa de los hijos del país, capitalistas conocidos. Como usted ha tomado tanto interés en la apertura de un canal, o mejor, **en la comunicación de los dos mares,***

²⁹Cfr. Manuel Pérez Vila, "Hechos y Documentos para la Historia del Ferrocarril", en la revista *Líneas*, Nro. 278, Junio de 1980; p. 3.

³⁰Cfr. Manuel Pérez Vila, "Hechos y Documentos para la Historia del Ferrocarril", revista *Líneas*, l. c.

³¹Roberto Cortázar, ed. Cartas y mensajes de Santander, Vol. V, p. 351-352, Bogotá, 1954.

yo he pensado que esta ocasión pudiera ser favorable a las vastas miras de usted en el particular. Me atrevo a pedirle a usted dos cosas, que espero recibir, si cree usted que es posible y no se compromete en nada: 1ro. Que usted, de oficio recomendara muy eficazmente al gobierno que favorezca la empresa de comunicar los dos mares que tomara a su cargo cualquiera asociación de colombianos que inspirase seguridades y que las diese de llevada a cabo; 2do. Que usted consintiese en que se pusiese a usted en la asociación, como protector de la sociedad. Me parece, y es la opinión de los secretarios, que el nombre de usted como protector daría una reputación grande a esta empresa y se facilitaría más. Ya vienen de los Estados Unidos ingenieros que han de reconocer el terreno, y se han dado otros pasos importantes preliminares. Los de Guatemala están tratando de unir los mares por medio del lago de Nicaragua, y es de nuestro orgullo nacional y de nuestro interés no dejamos ganar de mano. A mí me parece que es muy sencilla la consecución de estas dos cosas, y que lejos de comprometer a usted en nada, le agregaría un algo a su fama; sin embargo, me someto como debo al juicio de usted y lo que usted me diga, esa será mi regla invariable. Pero si usted conviniere, he de merecer que complete el negocio disponiendo que venga la respuesta volando y sin perder momentos, pues en enero ha de hacerse la petición al congreso.

Nada ocurre de particular. Renuevo a Ud. mis protestas de invariable amistad, gratitud y eminente aprecio.

F. De P. Santander.

Algunos meses después, El General Simón Bolívar responde a la carta del General Santander desde Magdalena, dejando muy en claro que no sería correcto que ninguno de los dos participara en este negocio.

Magdalena, 22 de febrero de 1826³².

A S. E. el General F. De P. Santander.

Mi querido general:

He visto la carta de Vd. en que me propone sea yo el protector de la compañía que se va a establecer para la comunicación de los dos mares por el Istmo. Después de haber meditado mucho cuanto Vd. me dice, me ha parecido conveniente no sólo no tomar parte en el asunto, sino que me adelanto a aconsejarle que no intervenga Vd. en él. Yo estoy cierto que nadie verá con gusto que Vd. y yo, que hemos estado y estamos a la cabeza del gobierno, nos mezclemos en proyectos puramente especulativos, y nuestros enemigos, particularmente los de Vd., que está más inmediato, darían una mala interpretación a lo que no encierra más que el bien y la prosperidad del país. Esta es mi opinión con respecto a lo que Vd. debe hacer y, por mi parte, estoy bien resuelto a no mezclarme en este negocio ni en ninguno otro que tenga un carácter comercial.

³²Fundación Vicente Lecuna y Banco de Venezuela, eds., "Cartas del Libertador" (2da edición), Vol V, p. 35, Caracas, 1967.

Soy de todo corazón.

Bolívar

P. D.-Esta carta parte sin llegar el correo: por esto no podré contestarlo sino en el próximo. Por la vía de Guayaquil escribo a Vd. largamente, pues creo que llegará antes que por el correo ordinario.

Castillo me ha escrito diciéndome que había renunciado la intendencia de Guayaquil, si Vd. lo admite, puede nombrar en su lugar al señor Illingworth, que la servirá divinamente, porque después de ser un excelente hombre y tener mucho método para gobernar, es adorado en Guayaquil y no le faltan conocimientos. Si yo me ví obligado a removerlo fue porque en aquellas circunstancias no nos convenía, pero ahora que han cesado todas estas causas, yo no encuentro un hombre mejor que Illingworth.

Por las fechas indicadas no se llevó a efecto el Proyecto, pero, en 1835, el Congreso de Colombia expidió una ley, otorgando a los cantones de Panamá y Portobello, la autorización para desarrollar el ferrocarril interoceánico que hemos mencionado. Se trataba de la primera ley que trataba de concesiones ferrocarrileras. “No obstante”, se dice en la fuente que citamos, “sólo hasta 1850 se inició su construcción. Sin embargo, a pesar de que esta red fue una empresa rentable, su incidencia en el progreso del país fue mínima”³³.

Este Ferrocarril se inauguró de manera oficial el 28 de enero de 1855, y se dice que “fue fundamental para Estados Unidos de América porque permitió la rápida comunicación entre sus costas Atlántica y Pacífica”³⁴.



[http : //www.lablaa.org/blaavirtual/exhibiciones/ferrocarriles/...](http://www.lablaa.org/blaavirtual/exhibiciones/ferrocarriles/)

³³ http://www.lablaa.org/blaavirtual/exhibiciones/ferrocarriles/secciones/historia_general.htm

³⁴ *Ibidem*. En su construcción murieron 10.000 hombres, principalmente por enfermedades tropicales. En cuanto al Canal, los primeros trabajos se iniciaron en 1880 bajo la responsabilidad del conde Ferdinand Marie de Lesseps (1805-1894), quien fuera el constructor del Canal del Suez. Debido a múltiples dificultades, las obras se suspendieron en 1892. En 1903, una vez consumada la separación de Panamá de Colombia, en 1903, *el gobierno de Estados Unidos compró los derechos de su construcción, que permitieron su continuación y culminación el 15 de agosto de 1914.*

II.-INTENTOS FERROCARRILEROS DE LA VENEZUELA INDEPENDIENTE

Son varios los intentos ferrocarrileros que se llevan a cabo en la Venezuela Independiente, una vez disuelta la Gran Colombia. Comenzaremos por mencionar el Ferrocarril de las Minas de Aroa, en 1835, por entonces propiedad de una compañía minera inglesa.

A. Ferrocarril Minero de Aroa a Puerto Tucacas: algo más que un proyecto, 1835

El año 1835, cuando apenas existían en el mundo media docena de líneas férreas (en Alemania, Inglaterra, Francia, Bélgica y los Estados Unidos), se inició en Venezuela la construcción de su primer tramo ferrocarrilero, en el Estado Falcón, para transportar el cobre de las Minas de Aroa hasta el puerto de Tucacas. Estas minas eran bien conocidas en el país, por haber pertenecido a la familia del Libertador Simón Bolívar³⁵. Pocos años después de su muerte, en 1831, las hermanas del Libertador vendieron su propiedad a una Compañía inglesa que se comprometió a explotarlas³⁶.

Para llevar a cabo esta tarea, The Bolívar Mining Association, la Compañía inglesa que había adquirido las minas, trajo de Inglaterra, a comienzos de 1832, al ingeniero John Hawkshaw, quien, después de realizar una detenida inspección de los procesos empleados en la extracción y en el transporte del mineral, consideró conveniente la construcción de una línea férrea³⁷.

Hawkshaw dejó constancia de su visita a Venezuela y las Minas de Aroa en un libro publicado en Londres, en 1838, con el título "Reminiscenses of South America from two and a half year's residence in Venezuela"³⁸. En el capítulo VI, explica los problemas planteados por la geografía local con respecto al traslado del mineral al puerto de Tucacas, donde se embarcaba el cobre para la Gran Bretaña. Para resolverlos, en primer lugar, construyó una carretera por medio de la cual se unía la mina con El Hacha, la población más cercana, acortando así el trayecto, que seguían

³⁵Cfr. Paul Verna, "Las Minas del Libertador: Tres Siglos y Medio de Historia Venezolana, 1605-1972", ed. de la Presidencia de la República, Colección Contorno Bolivariano, N° 1, Caracas, 1975; Cpts. XIV y XV.

³⁶Cfr. M. E. Palacio, "Informe sobre las Minas de Aroa, Titiara Norte y Sur, Tigre, Pozones y Cumaragua pertenecientes a la Compañía Inglesa denominada The Quebrada Railway Land and Copper Company Limited", en el *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*, Año I, Tomo II, Caracas: noviembre 14 de 1891.

³⁷Cfr. Manuel Pérez Vila, "Hechos y Documentos para la Historia del Ferrocarril", en la revista *Líneas*, N° 278, de Junio, 1980; pp. 4-5.

³⁸Cfr. John Hawkshaw, "Reminiscenses of South America from two and a half year's residence in Venezuela", London, 1838. El libro fue traducido al castellano por Jaime Tello, con el título "Reminiscencias de Sudamérica. Dos años y medio de residencia en Venezuela", Ediciones de la Presidencia de la República, Colección Viajeros y Legionarios 2, Caracas, 1975.

las carretas tiradas por mulas, en ocho millas. En segundo lugar, dice textualmente, *“De El hacha se construyó un ferrocarril, primero hasta Yumare, y luego hasta Tablero, por una distancia total de unas veintidós millas; esto acortaba la ruta del camino mulas y por río en unas veinte millas. De El hacha a Yumare (unas trece millas por ferrocarril) se talaron los árboles e una faja de unos cien pies de ancho, y fueron removidos a los lados. De Yumare a Tablero el desmonte fue de veinte a treinta pies de ancho”*³⁹.

El historiador E. Arcila Farías, en su "Historia de la Ingeniería en Venezuela", cita el testimonio de Germán Jiménez sobre la colocación de los primeros rieles de este ferrocarril entre 1835-1840, pero supone que se trataba de trenes de tracción animal⁴⁰. Esto puede ser verdad por lo que se refiere a una pequeña carrilera (small railway) construida para sacar el mineral desde el fondo del socavón hasta la bocamina, expresamente mencionada por Hawkshaw⁴¹, pero no así para el trecho de El Hacha a Tablero.

En combinación con el nuevo ferrocarril, la navegación del río se mejoró tanto que llegó a admitir botes de mayor tamaño. Finalmente cerca de Punta Tucaras se construyó un muelle, con pilotes de catorce pulgadas de lado y treinta y cinco pies de largo, cubiertos de cobre, que permitía a los barcos acomodarse para tomar sus cargas con facilidad⁴².

Las obras habían llegado a alcanzar este notable desarrollo, cuando, por razones de salud, Hawkshaw se vio obligado a regresar a Inglaterra⁴³. Surgieron, además otras dificultades y problemas, que dieron al traste con el primer conato de ferrocarril en Venezuela. Tales fueron la guerra civil (revolución reformista), la muerte accidental del Administrador de las Minas (devorado por los tiburones cuando se bañaba en las aguas de Tucacas), y el azote de algunos forajidos que castigaron la zona, en 1836.

De no haberse frustrado este intento, Venezuela se hubiera colocado, para 1840, entre las nueve primeras naciones del mundo que contaban con un tramo ferrocarrilero importante. Para esa fecha, Rusia sólo había construido 26 kms. de vía férrea, Francia y Alemania no más de 500 kms; e Inglaterra, que fue iniciadora de esta industria, 1.348 kms.

Antes de concluir el Capítulo VI, que venimos citando, Hawkshaw vuelve a insistir en la conveniencia de construir el Ferrocarril para hacer la actividad minera rentable. *“Un pequeño ferrocarril de La Hacha al mar parecería ser todo lo que hace falta para trabajar estas minas con ventaja, o incluso de La Hacha a algún*

³⁹John Hawkshaw, "Reminiscencias...", O. c., p. 83.

⁴⁰Cfr. E. Arcila Farías, en su "Historia de la Ingeniería en Venezuela", tomo II.

⁴¹Cfr. John Hawkshaw, "Reminiscencias...", traducción al castellano de Tello, O. c., p. 81. El ingeniero inglés habla de "a small railway" que Tello traduce por "carrilera".

⁴²Cfr. John Hawkshaw, "Reminiscencias...", traducción al castellano de Tello, O. c., pp 83- 84. y 85.

⁴³Cfr. John Hawkshaw, "Reminiscencias...", traducción al castellano de Tello, O. c., p. 84.

punto bajo en el río, donde hay mayor profundidad de agua. Destinando todas las fuerzas de trabajo a lograrlo, pronto se realizaría; y al hacerlo, no se perdería nada entretanto; pues que objeto tiene llevar mineral, mientras el costo del transporte, etc., exceda de su valor cuando se obtenga”⁴⁴.

Por ese tiempo estaban empleados en las minas doscientos obreros ingleses, trabajando como mineros, y más de mil criollos, ocupados la mayoría en diversas actividades de tala, construcción de caminos, manejos de lanchas, o como arrieros⁴⁵.

La idea del ferrocarril minero, en Aroa, no se abandona, a pesar de que corren los años en forma implacable. En 1857, en las Memorias de la Secretaría de Estado (Interior y Justicia) registran la celebración de un nuevo contrato para la construcción de un tramo de vía férrea desde las Minas de Aroa hasta el lugar de desembarcadero, en la costa⁴⁶. En 1862 se reanuda su construcción, que vuelve a abandonarse, hasta los inicios de la década, en 1872.

De hecho, el Ferrocarril se terminó de construir el año 1877, siendo históricamente el primero de Venezuela. El General Guzmán Blanco inauguró la obra, llegando a Tucacas a bordo del vapor Bolívar. Debido a su posición estratégica, en el “hinterland” larense, este ferrocarril se extendió de inmediato hasta Barquisimeto, y lanzó otros ramales en otras direcciones de la región hasta llegar a alcanzar 268 kilómetros de longitud. Pero de estos hechos trataremos en la Segunda Parte de este trabajo sobre “Los Caminos de Hierro en la Venezuela del Siglo XIX”.

B. El Dr. Juan Manuel Cajigal desempolva el Proyecto de Stephenson (1839)

No se vuelve a mencionar el tema del ferrocarril que uniría la capital con el puerto de La Guaira 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 (al que denomina Stevenson quizás por razones fonéticas o por desconocimiento) y abogando por la viabilidad de esta obra⁴⁷.

⁴⁴Cfr. John Hawkshaw, “Reminiscencias...”, traducción al castellano de Tello, O. c., p. 87.

⁴⁵Cfr. John Hawkshaw, “Reminiscencias...”, traducción al castellano de Tello, O. c., p. 84

⁴⁶Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, Cap. XLIII, p. 69.

⁴⁷Leszek Zawiska, en su estudio sobre “Obras Públicas en el año 1883”, publicado en *Venezuela 1883*, Tomo II (ediciones conmemorativas del bicentenario del natalicio del Libertador Simón Bolívar, Caracas, 1983; p. 214), señala que Juan Manuel Cagigal publicó un ensayo dedicado a la propuesta de Robert Stephenson, en el Correo de Caracas de 1839, aun cuando no ofrece los datos completos. Cita un párrafo textual y luego una referencia, no textual, del análisis de Cagigal sobre “*la fuerza de bestias necesarias para subir los trenes de La guaira a Caracas*”, que en mi opinión revela una posible confusión con los cálculos del estudio de Stephenson sobre las mulas y caballerías que se necesitaban hasta entonces para hacer el tráfico de mercancías de La Guaira a Caracas, pero no para halar el tren.

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 Congreso de La Gran Colombia de 1826⁴⁸.

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 necesario 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 Haring, 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 del camino de La Guaira, supuesto que siempre se le ha mirado con una particular predilección"*⁴⁹.

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 pesos⁵⁰.

El sabio matemático venezolano, que consideraba la carretera como anti-económica, 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 carencia de éste que se nota en Caracas, no dejarán de convenir en que con la apertura del nuevo camino, se abrirán también*

⁴⁸Cfr. E. Arcila Farías, O. c., p. 29, citando a Cajigal de Escritos Literarios y Científicos, recopilados por Luis Correa, Caracas, 1930, ps. 167 a 176.

⁴⁹Cfr. E. Arcila Farías, O. c., p. 29.

⁵⁰Cfr. E. Arcila Farías, O. c., p. 30.

nuevas industrias, que al paso que aumenten el bienestar de la población, lo hagan mucho más productivo"⁵¹.

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 Haring, 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 aparecen en El Correo de Caracas. Y ese error se repite en todos los que han sorbido en la fuente mencionada*"⁵². 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.

En el artículo sobre el Proyecto de Stephenson, antes mencionado, Mariano Briceño, 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 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. Stevenson, examinando varias fórmulas científicas que nosotros hemos omitido*"⁵³. Considerando que los derechos de peaje de 1824 han venido creciendo en una proporción de tres a uno, Mariano de Briceño revisa con cierta simplicidad los datos de Stephenson, y los actualiza, calculando que la

⁵¹Juan Manuel Cajigal, l. c.

⁵²Jesús Rosas Marcano, artículo citado.

⁵³*Diario de Avisos*, del 30 de noviembre de 1850, Serie 12, N°. 90; Editorial: "Datos que manifiestan la posibilidad de construir un Ferrocarril entre Caracas y La Guaira (II)", capítulo segundo. 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. 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 Maestría: "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.

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 Stephenson⁵⁴.

C. Vialidad e ilustración: Pensamiento sobre Caminos de Iribarren (1842)

El año 1842, un cronista de el diario *El Venezolano*, escribía: "*Parece que todos estamos de acuerdo en que educación y caminos son hoy dos grandes necesidades del pueblo venezolano. Deben abrirse nuevas comunicaciones ayudadas del arte, por donde sea fácil transportar las máquinas que requiere nuestra naciente industria. Pero aspirar a ferrocarriles o a caminos de ruedas perfectos, sería pretender más de lo exequible (sic)... Para construir buenos caminos se necesita mucho dinero, tiempo y suficiente tráfico; y sobre un mal camino es preferible y más económico usar bestias que carros... Creo que no habrá quien en el día pretenda que sea practicable establecer ferrocarriles de Caracas a La Guaira ni de Puerto Cabello a Valencia; ni en Francia ni en Inglaterra hay líneas que atraviesen un cerro como el que divide a Caracas y La Guaira*"⁵⁵.

Y cinco años más tarde, en 1847, utilizando el mismo lenguaje, un ilustre venezolano, el Doctor Guillermo Iribarren, planteaba, en un opúsculo titulado "*Pensamiento sobre Caminos*" y dedicado a la Junta General de Administradores de la Caja de Ahorros de Caracas, el acuciante problema nacional de la falta de vías de comunicación modernas. En las páginas introductorias condensa sus reflexiones en tres puntos: la urgencia de una tarea de vialidad para Venezuela, la necesidad y la posibilidad de llevarla a cabo, por contarse con los medios⁵⁶. Para confirmar la urgencia del problema, comienza por llevar a cabo una minuciosa revisión de las Memorias de once Provincias de la República, para el año de 1845, publicadas en la Gaceta de Venezuela, presentando así al lector un amplio panorama de la situación del país en materia de administración civil y eclesiástica, sanidad, caminos, rentas, instrucción, etc., en el que aparece patentemente el deplorable estado de la vialidad en esos años y, consecuentemente, la urgencia y necesidad de remediarlo. Conseguido ésto, el autor inicia sus razonamientos para lograr la persuasión de que esta tarea es factible: "*podremos tener caminos si queremos*", teniendo en cuenta que son indispensables para la paz, el orden y la salud⁵⁷.

El núcleo de su disertación, sobre el reto de vialidad que se planteaba al país, se concentraba en este tercer punto. De acuerdo a su razonamiento, habría que partir de una infra-estructura socio-cultural previa, promovida en parte por iniciativa

⁵⁴*Diario de Avisos*, del 30 de noviembre de 1850, Serie 12, N°. 90; l. c.

⁵⁵Diario *El Venezolano*, edición del 24 de marzo de 1842.

⁵⁶Cfr. Guillermo Iribarren, "Pensamientos sobre Caminos", (Caracas, 1847), reproducido, en 1960, por la oficina de Publicaciones de la Secretaría General de la Presidencia de la República, Imprenta Nacional, Caracas.

⁵⁷Cfr. Guillermo Iribarren, O. c.; pp. 69 al 154.

gubernamental, mediante la ciencia de la economía política moderna (de base estadística), la instrucción escolar de primer nivel (en escuelas dominicales) y la instrucción artesanal e industrial en virtud de una ley de aprendizaje; y en parte, por iniciativa individual, a través del establecimiento de cajas de ahorro para seguridad de los trabajadores y librerías circulantes para la difusión de la cultura. Entonces, los caminos no son más que el vehículo difusor de esa cultura, un medio efectivo para hacer viable la expansión de la ilustración en el país. Y, así cita a Thomas Löring, en su discurso de 1839 ante el Congreso para la ampliación del Gran Ferrocarril de Occidente, en el Estado de Massachusetts: "*Sí, Señor Presidente, estos ferrocarriles y canales son los vastos vehículos por donde ha de difundirse la luz refulgente de los colegios, escuelas e iglesias de la Nueva Inglaterra*". (Pero no es sólo la expansión cultural el fenómeno que se consigue con los ferrocarriles y otras vías de comunicación, sino también el desarrollo industrial y la modernización, por eso continúa su larga cita). "*Los benéficos resultados de las mejoras en nuestros ferrocarriles y canales, se reconocen universalmente: los tenemos a nuestra vista, y apenas debemos abrir las hojas brillantes de nuestra historia, para recibir la convicción de los infinitos bienes que esos adelantos han difundido y están difundiendo por la tierra. Sí: el impulso que han dado a la empresa y a la industria; la demanda de brazos que han causado, son hechos relevantes, que rechazan contradicción; y sus efectos no se han detenido en las regiones de su localidad, sino que han derramado vigor y fuerza por todos los miembros y arterias del sistema industrial*"⁵⁸.

Entre los medios que sugiere Iribarren para llevar a cabo la tarea de la construcción de caminos a lo largo de todas las regiones del país, está el que él denomina "Empréstito Provincial Patriótico", un fondo financiero levantado con suscripciones populares de mínimo aporte por persona (de a peseta) y un número grande de suscriptores, con garantía del cinco por ciento anual y bajo ciertas condiciones para que lo administrase la Diputación Provincial en el desarrollo de las obras. Los administradores de las Cajas de Ahorro provinciales podrían ser las principales motorizadoras del plan. Y se podría ensayar el trabajo nocturno cooperativo, como había hecho en otros países, altruísticamente, o al menos con la mayor eficiencia y economía posible. Y, el autor, pasa a desarrollar en detalle la organización de este proyecto financiero con algunos argumentos sobre la factibilidad del mismo, bajo el mágico poder del asociacionismo, la voluntad y el patriotismo⁵⁹.

Finalmente, se declara taxativamente en contra del recurso a empréstitos del extranjero, pues no nos conviene, no los necesitamos, y no los podemos conseguir.

⁵⁸Discurso del Honorable Representante Thomas Löring, de Hingham, en Massachusetts, al tratar la Legislatura de ampliar el auxilio a la construcción del Gran Ferrocarril del Occidente; Marzo, 20, 1839. Citado por G. Iribarren, O. c., p. 169.

⁵⁹Cfr. Guillermo Iribarren, O. c., p. 172 y ss. Considera necesarios un mínimo de 250 suscriptores, con cuatro cuentas cada uno (acciones), de a peso.

No nos convienen, por la relación políticamente dominante de la Europa monárquica ante la débil Sudamérica republicana, que establecería altos intereses por ese préstamo; no lo necesitamos, porque se pueden levantar los fondos en la forma antes propuesta; y no los podemos conseguir, porque no creo que nuestro crédito se halle en estado de alcanzar un empréstito honroso y conveniente⁶⁰.

Pero, rinde tributo al ingenio industrial anglosajón cuando, al destacar la importancia de la dirección profesional de las obras, señala: *"Es excusado decir que, en cuanto a la construcción científica de caminos, sean comunes o de ferrocarril, los ingenieros de Inglaterra no pueden ser pospuestos a los de ninguna nación, puesto que al contrario los vemos dirigiendo y cooperando en los de todo el continente europeo. Pero hay circunstancias especiales y peculiares a nosotros que me inducen a creer que nos es más conveniente traer a un ingeniero norteamericano como consultor o director de nuestras obras"*⁶¹.

Es curioso como compara Iribarren al ingeniero inglés con el ingeniero americano: *"El ingeniero inglés está acostumbrado, identificado digamos, a la magnitud y esplendor de las obras de su país: trabaja siempre con un Banco, con una opulenta dirección, y por lo menos con un millón de libras esterlinas a su espalda. Así es que el buen ingeniero inglés, no puede trabajar en pequeño: cada pensamiento le vale mil guineas, y por lo tanto no sale de su país porque allí tiene más ocupaciones lucrativas, de honra y descanso, que las que puede desempeñar. El buen ingeniero americano, igualmente capaz, trabaja en una esfera de mucho menos recursos y muy económica, en que se busca el mayor provecho de medios no siempre abundantes, en que se emplea el arbitrio y se trata de ir con el día, cubrir las primeras necesidades y marchar adelante; hay en fin, muchas circunstancias y analogías que me inclinan decididamente en favor de un ingeniero Norteamericano para nuestros caminos"*⁶².

Es muy posible que el autor de *Pensamientos sobre Caminos*, Guillermo Iribarren, sea el mismo que, veinte años atrás, estampó su nombre en el Proyecto de Camino hacia La Guaira de la Sociedad Emprendedora de la Provincia de Caracas, presentado como alternativa a la línea férrea de Stephenson, obteniendo su aprobación del Gobierno bogotano de la Gran Colombia. Persiste la idea del financiamiento autónomo, junto con el profundo interés por el desarrollo de caminos modernos, así como el temor al endeudamiento. La aspiración a un desarrollo, quizás más moderado, pero también más autóctono, merece respeto y consideración, aun cuando veremos que, en la praxis histórica del país coexiste con la aparentemente ineludible necesidad del financiamiento y la tecnología extranjera. Más adelante, encontraremos al propio Guillermo Iribarren, como Secretario de Fomento, propugnando las líneas férreas con tecnología y capital foráneo, ingleses y norteamericanos.

⁶⁰Cfr. Guillermo Iribarren, O. c.; pp. 191-192.

⁶¹Guillermo Iribarren, O. c.; p. 204.

⁶²Guillermo Iribarren, O. c.; p. 204.

D. Nuevo Proyecto de Ferrocarril a La Guaira mediante un Túnel en el Avila (1850)

A finales del año 1850, en plena hegemonía de los Monagas, un nuevo Proyecto de Ferrocarril para unir Caracas con La Guaira volvió a ocupar la atención de los caraqueños, ahora con la novedad de las grandes utopías o el embrujo de los sueños de Julio Verne. Se pretendía hacer de El Avila otro San Gotardo, perforándolo con las fuerzas del moderno maquinismo para llevar a cabo el tendido de los rieles sin obstáculo alguno.

Debemos también a Mariano Briceño, editor del *Diario de Avisos*, la información sobre este sueño de progreso, presentado por el General Carlos Luis Castelli a la Diputación de la Provincia capitalina. En el proyecto se hablaba de una casa de comercio norteamericano dispuesta a "horadar la valla colosal que nos dificulta las comunicaciones con La Guaira y establecer un ferrocarril en toda la extensión de esa apertura"⁶³.

De acuerdo a los informes del periódico, el Sr. Castelli había explicado a los miembros de la Honorable Diputación que, al presente, los planes se hallaban a nivel de meras conversaciones con la casa de comercio de Nueva York, interesada en su ejecución, no contando por ello con poderes para establecer o firmar un contrato; pero, si el anteproyecto que él presentaba tuviere favorable acogida, conseguiría de inmediato el compromiso de esta compañía norteamericana⁶⁴.

La Diputación encomendó el estudio de este Ante-proyecto a una Comisión Mixta de Caminos y Rentas, que dio su informe unos días después. Debemos al *Diario de Avisos* la publicación de este Informe, en su edición del 27 de noviembre de 1850, en una Editorial que llevaba por título: "El Tonel (sic) del Avila". El Informe decía así⁶⁵:

"Honorable Diputación":

"El Sr. Carlos Luis Castelli informa a la H. Diputación en la exposición que se pasó a las comisiones de caminos y rentas reunidas, que una casa de comercio, de las más respetables de los Estados Unidos, tiene el proyecto de formar una sociedad para construir un ferrocarril desde esta capital al puerto de La Guaira, horadando El Avila por el punto que sea conveniente; con cuyo objeto estima necesario obtener el privilegio de que sea el único camino de hierro que se

⁶³Cfr. *Diario de Avisos*, del 13 de noviembre de 1850, Serie 11, N° 85. Editorial: El Tonel del Avila.

⁶⁴Cfr. *Diario de Avisos*, del 13 de noviembre de 1850, Serie 11, N° 85, l. c.

⁶⁵Cfr. *Diario de Avisos*, del 27 de noviembre de 1850, Serie 12, N° 89. Editorial: El Tonel (Sic) del Avila. Al inicio dice: "Suspendemos hoy la publicación del segundo artículo sobre la posibilidad de construir un de Ferrocarril Caracas a La Guaira, para dar colocación al siguiente Informe que por su interés merece bien la preferencia". El editor había publicado el primer capítulo sobre el viejo estudio de Stephenson para diseñar el trazado y viabilidad del Ferrocarril al litoral, de 1824.

construya durante noventa años entre las mismas ciudades o a sus inmediaciones; la propiedad del expresado camino en aquel período de noventa años; el uso de los terrenos nacionales o municipales que sean necesarios para la obra, y la facultad de comprar los de propiedad particular que también sean necesarios, por el valor que tengan hoy a juicio de expertos; la introducción libre de derechos de las máquinas, herramientas, instrumentos, pólvora, carbón mineral, u otros combustibles que los suplan, con destino precisamente a los usos de la empresa en dicho camino; y que los empleados en él, así como los operarios de cualquier clase, estén sujetos a la policía que establezca la Compañía por reglamentos aprobados por el Gobernador de la Provincia, los cuales deberán estar en consonancia con las leyes y las ordenanzas provinciales, sin que puedan ser distraídos dichos empleados y operarios de sus trabajos, sino por causa criminal o por urgente necesidad de la defensa de la Provincia".

"Se propone la Compañía principal dentro de un año de la concesión del privilegio los trabajos preparatorios, y dentro de dos años los de la ejecución del camino, bajo la pena de perder el privilegio... La Compañía ofrece sujetarse a una tarifa así para el transporte de las personas, como de los frutos y mercancías de toda clase... Ofrece igualmente que se entregará el camino, terminando los noventa años, en buen estado de servicio como propiedad de la Nación venezolana, y ceder a ésta todos sus establecimientos, locomotoras, carros, coches, y depósitos que tenga en el país por la mitad de la cantidad de su justiprecio que el Gobierno deberá pagarle".

"Las Comisiones que informan sobre este negocio, han considerado: primero, la conveniencia de la obra que se propone; segundo, la naturaleza de las condiciones; y tercero, el modo de arreglar el contrato en caso de ser aceptado. En cuanto al primero, están penetradas de la utilidad de una vía de comunicación tan perfecta como la que se indica entre la capital y el primer puerto de la República; las ventajas (fuera de toda duda) de un ferrocarril en que se emplease el vapor... Las condiciones favorables a la empresa parecen aceptables, especialmente si se establece que la tarifa del costo de los transportes no sea invariable, sino que se sujete a revisión y reforma en periodos determinados (por ejemplo cada treinta años)...; las condiciones favorables a la Provincia y a la Nación, no ofrecen otro reparo que la obligación que se impone al tesoro público, de pagar la mitad de la suma a que alcance el justiprecio de los depósitos que tenga en el país la empresa a la terminación del período del contrato; debe determinarse de una manera clara, que no serán incluídos en el justiprecio aquellas cosas que no se consideren útiles para el camino...; debe tenerse presente, que algunas de las condiciones favorables a la empresa no puede otorgarlas la Diputación por no estar en sus facultades, sino en las del Congreso, a quien será preciso recurrir para que se otorgen. Por lo que respecta al modo de proceder en este negocio para la celebración del contrato... las comisiones que informan creen que lo más expedito sería facultar a la Junta de Caminos para tratar con arreglo al presente informe u otras instrucciones que se le den, luego que se presente persona hábil por parte de los

empresarios, y para que en caso de convenir estos en las modificaciones que se han indicado, se dirija dicha Junta al Congreso Nacional, a fin de obtener las exenciones y concesiones que la Diputación no puede otorgar..."

*"Las Comisiones opinan (se inclinan) además por que los empresarios fijen un término para la conclusión del camino sea condición necesario bajo pena de perder el privilegio de camino exclusivo el que este esté transitable en el término que se prefijare; pudiendo establecerse para obviar cualquier dificultad que se presente, por la incertidumbre de la naturaleza del trabajo que exija la obra del tonel o perforación del cerro a causa de ignorarse ahora la resistencia de los materiales de que se compone, o se encuentren en la parte de la operación, que el término prefijado deberá prorrogarse por la Diputación si constantemente se ocupare en la obra un número de operarios suficiente para ejecutarla en seis años, cuando más, según el juicio que ahora se forme la Junta de Caminos con los datos que le presente la empresa. También creen las comisiones conveniente el que se estipule con la empresa la renuncia de toda apelación a la intervención de Gobiernos extranjeros en toda emergencia de cuestiones o dudas en el cumplimiento del contrato; y que tales cuestiones y dudas, si se suscitasen, en cualquier tiempo, hayan de decidirse precisamente por árbitros sin recurso tampoco a ninguna autoridad judicial, conviniéndose desde luego, en el modo de nombrarlos a fin de que se haya toda garantía para las partes e independencia para el juicio que dieren. Debemos huir de cuestiones internacionales lo mismo que de pleitos y procesos judiciales, por la experiencia que tenemos de que el país pierde siempre en las primeras y que las partes en estos casos queden envueltas en crecidos gastos por los segundos. Es preferible no tener caminos, a procurarlos con peligro de comprometer el país a las rentas de la provincia en contiendas de aquella especie. Caracas, Noviembre 23 de 1850. J. J. Monegui, J. B. Arismendi, W. Urrutia, J. I. Paz Castillo"*⁶⁶.

Mariano de Briceño, redactor del *Diario de Avisos*, ve con simpatía que, en una época en la que más bien cundía el pensamiento entre los venezolanos, por considerar al país empobrecido por el costo de la Guerra de Independencia y la secuela de rivalidades que se siguieron a esta gesta memorable, se hablase de un proyecto de tanta envergadura, sin ningún titubeo.

Pero, dominado de inmediato por un sentimiento de realismo, evoca el proyecto de Stephenson como más factible y lógico que la perforación de la gigantesca barrera montañosa de la serranía avileña: *"Cuando Caracas sea una ciudad populosa, cuando su comercio tome grandes dimensiones, entonces será la ocasión de examinar científicamente la practicabilidad de esa obra de romanos; y si faltarán las buenas ganancias a la empresa. Pero ahora, nuestros esfuerzos deben dirigirse con más tenacidad a realizar la obra más tangible"*⁶⁷.

⁶⁶El Laudo sobre los límites con Guayana y los pleitos internacionales perdidos por Venezuela produjo en el ánimo de los venezolanos de la época, un recelo de la imparcialidad de tales arbitrajes.

⁶⁷*Diario de Avisos*, del 30 de noviembre de 1850, Serie 12, N° 90, l. c.

Para él, la obra más tangible es, como ya vimos, el proyecto de Ferrocarril establecido por Stephenson, de acuerdo a los estudios que realizara, en 1824. "Supongamos", dice Briceño, "que un cónsul o cualquier agente activo en Nueva York haga allí notorio que la comunicación de la Capital de Venezuela con su puerto, que es el principal de la República, imperiosamente necesita llevar a cabo un ferrocarril proyectado ya por un célebre ingeniero; que la obra no costará más de 160.000 libras esterlinas, según el cálculo que se hizo en 1824, pero que puede costar menos, porque posteriormente la ciencia ha introducido economías numerosas en estas especie de trabajos: que es cosa averiguada que las ganancias de la empresa no bajarán del 10 por ciento, y que hay datos para creer que llegarán al 14: que las autoridades del país están dispuestas a otorgar a los empresarios que den suficientes garantías, las más ventajosas concesiones: supongamos que se publique todo esto en algunas de las grandes capitales de la Unión americana; ¿podrá dudar alguno que este aviso surta inmediatamente los efectos que deseamos?"⁶⁸.

E. Proyecto de una red ferroviaria en la región centro-occidental

La Guaira y Puerto Cabello eran, sin duda, los principales puertos de la República y, en cierta medida, comercialmente el de Puerto Cabello le llevaba la delantera. Por eso no es de extrañar que, entre los proyectos formales de ferrocarril, destacasen siempre los que partían de este puerto.

1. Ferrocarril Puerto Cabello a San Felipe (1852)

A mediados del período presidencial de José Gregorio Monagas, **el año 1852**, un grupo de hombres emprendedores de la ciudad de Puerto Cabello solicitó del Congreso la autorización para construir un ferrocarril hasta San Felipe; firmaban esta petición los señores Sánchez de Agreda, Jove and Co., P. Chartier, José María Pérez Marcano, Livorius and Lange, Fernando Olavarría y José M. Castillo Eraso. El proyecto pretendía ser el primero de carácter estrictamente nacional, al ser promovido por una Compañía compuesta en su mayoría de venezolanos. El Congreso otorgó la autorización, mediante el Decreto del **18 de abril de 1853**, concediendo en el mismo una serie de exenciones que habían sido solicitadas por los peticionarios y suscribiéndose además a una quinta parte de las acciones a emitir⁶⁹.

Al poco tiempo⁷⁰, la Sociedad establecida para el desarrollo de este ferrocarril contrató a un competente ingeniero para que llevase a cabo un estudio detallado del

⁶⁸*Diario de Avisos*, del 30 de noviembre de 1850, Serie 12, N° 90, l. c.

⁶⁹Cfr. González Guinán, O. c.; Tomo V, p. 285.

⁷⁰De acuerdo con Leszek Zawisa, en su obra "Arquitectura y Obras Públicas en Venezuela, Siglo XIX", Ediciones de la Presidencia de la República, Imprenta Nacional, Caracas, 1989, Tomo 3, p. 316. "En 1856 se constituyó una sociedad anónima con el objeto de instalar el Ferrocarril Puerto Cabello -

posible trazado de las vías. El ingeniero, realizados sus primeras observaciones y cálculos, escogió la serranía de Urama como la que ofrecía un terreno más apto para el tendido de la línea de rieles. De inmediato se procedió a levantar los planos, iniciándose la nivelación del terraplén y las obras de relleno que no habrían de continuar por mucho tiempo, debido a la inestabilidad política y social de aquellos años⁷¹.

2. Red Ferrocarrilera Central. (1854 - 1858)

Los primeros indicios de un intento regional de red ferroviaria, los hallamos en otra Ley, que se promulga durante el mismo período presidencial, el **15 de Abril de 1854**, con el mandato de construir una línea de Ferrocarril "que partiendo del Puerto de La Guaira, pase por Caracas y los Valles de Aragua, aproveche la navegación del lago conocido con el nombre de Valencia, y tocando este punto, vaya a parar a Puerto Cabello, después de haber enlazado los puntos principales del tránsito"⁷². La Ley autoriza al Poder Ejecutivo para contratar con particulares o con sociedades de accionistas, la ejecución de toda la obra o de partes de la misma, no debiendo durar su realización más de seis años. Los criterios técnicos sobre anchura de las vías y vagones, etc., deberían ajustarse al patrón francés. Se establecen ciertas normas con respecto a expropiaciones, indemnizaciones, los desvíos del lecho de los ríos, excavaciones y construcciones de puentes. Y se deja en claro que el Gobierno se reserva: el derecho a inspeccionar las obras y la situación financiera de la empresa, la elaboración conjunta de los reglamentos de la misma y el otorgamiento de nuevas concesiones independientes o conexas con la línea. No se señala el período para el término de la concesión.

También parece haber habido un cambio en cuanto a la idea de realizar el proyecto con capitales criollos pues, **en 1855** se intentaron firmar, en Londres, una serie de contratos con Compañías inglesas para construir varios de los tramos indicados en la mencionada Ley, pero, las negociaciones fracasaron porque las

Valencia, con las conexiones hacia Barquisimeto, Portuguesa y Barinas, que se autodenominó Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela. Estaba formada por Lorenzo Jove, H. Lange, José María Castillo Eraso y otros. Su ingeniero principal fue John Dougherty, quien trabajaba en el estudio de estos terrenos con A. Lutowski, J. Decker y F. Boylan. El decreto del Presidente José Tadeo Monagas autorizaba la firma del contrato, aceptado a nombre del Gobierno por el Ministro Aranda.

⁷¹Cfr. González Guinán, O. c., Tomo V, p. 321. Dos decretos se hallan relacionados con este proyecto fallido: el Decreto de abril de 1853 y el del 14 de febrero de 1855. Suele decirse que el papel lo aguanta todo; y así ocurrió con este Ferrocarril de Puerto Cabello a San Felipe, sobre el papel tuvo muchos inicios...

⁷²Cfr. Ley del 15 de abril de 1854, mandando establecer un ferrocarril de La Guaira a Puerto Cabello, pasando por Caracas y los Valles de Aragua, en "Leyes y Decretos Reglamentarios de los Estados Unidos de Venezuela", pp. 520 a 522. Véase también González Guinán, O.c.; Tomo V, p. 362.

empresas no se resolvían a acometer aquellas obras por la falta de datos estadísticos para poder establecer sus cálculos de rentabilidad, etc.⁷³.

Dentro de la misma idea de establecer una red regional, se encuentra la Ley promulgada por el Congreso de la República, durante el segundo período presidencial del General José Tadeo Monagas, **en 1856**, por la que "*se autoriza al Poder Ejecutivo para celebrar contratos sobre varias líneas de carriles para formar un ferrocarril central de Venezuela*", ante el reclamo de sectores importantes de la agricultura y el comercio. En el primer artículo de la Ley se define el ámbito de la red que tendría por foco a Puerto Cabello: "*las líneas carriles que partan de Puerto Cabello al interior de la República, tocando las provincias de Carabobo, Aragua, Caracas, Yaracui, Barquisimeto, Portuguesa y Barinas se denominarán Ferrocarril Central de Venezuela*". Las concesiones de esta nueva Ley eran mucho más amplias y generosas que las de la antecedente: tres mil fanegas de tierra baldía por cada milla de ferrocarril construida, liberación de los derechos de importación para los materiales necesarios en la obra, excepción del servicio militar para los trabajadores y empleados, etc. Se declararon anulados los dos decretos, de 1853 y 1855, sobre el Ferrocarril de Puerto Cabello a San Felipe, para el momento en que se perfeccione el nuevo contrato⁷⁴.

Pero el deseo de establecer una pequeña **red ferrocarrilera, en la zona más poblada del país**, no cayó en el olvido, pues, cuando José Tadeo Monagas sucede en la Presidencia a su hermano José Gregorio, logra que el Congreso autorice al Poder Ejecutivo, por Decreto del **29 de Abril de 1856**, al contratar la construcción del anhelado Ferrocarril Central. Este ferrocarril se internaba, desde Puerto Cabello, en dos direcciones: hacia el Este, por las provincias de Carabobo, Aragua y Caracas; y hacia el Occidente, por Yaracuy hasta Barquisimeto y Portuguesa, alcanzando los llanos de Barinas. El Decreto se expidió a solicitud de Lorenzo Jove y sus socios, que aspiraban a realizar el proyecto⁷⁵.

Casi por esas mismas fechas, el **30 de abril de 1856**, el Congreso promulga un nuevo Decreto, por el cual autoriza la construcción de líneas férreas en los puertos de La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar, consagrando aparentemente la filosofía ferroviaria de los ingleses, que veían las líneas férreas como vehículo de penetración a partir de las costas. La concesión del Decreto se hacía en favor de los Señores Juan Santiago Laroche, Ernesto Daltí, Santos González y Pedro Antonio Pietri⁷⁶. Algunas de estas líneas formarían parte del llamado Ferrocarril Central.

⁷³Cfr. Gil Fortoul, "Historia Constitucional de Venezuela", Tomo II, p. 291.

⁷⁴Ley del 29 de abril de 1856, que autoriza al Poder Ejecutivo a celebrar un contrato sobre varias líneas de ferrocarriles para formar el ferrocarril central de Venezuela, en "Leyes y Decretos Reglamentarios de los Estados Unidos de Venezuela", Caracas, 1943, (Ferrocarriles); pp. 517 a 518.

⁷⁵Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, p. 38.

⁷⁶Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, p. 38.

Ateniéndose al decreto del **29 de abril de 1856**, el **18 de enero de 1857**, se formalizó un contrato entre el Gobierno, representado por los Ministros de Relaciones Interiores, Justicia y Hacienda, y el Señor Lorenzo Jove y sus socios, todos ellos vecinos y comerciantes de Puerto Cabello, para la construcción del Ferrocarril concesionado. Estos señores se comprometían a comenzar los trabajos dentro del plazo de catorce meses y a terminarlo a los quince años, conformando una red completa que se llamaría **Ferrocarril Central de Venezuela**. Partiría de Puerto Cabello, pasando por Valencia y la provincia de Aragua hasta Caracas, de una parte, y e la otra, por San Felipe, provincia del Yaracuy, a las de Barquisimeto, Portuguesa y Barinas. El Gobierno, por su parte, se comprometía a entregar a la Compañía inversora 500 fanegadas de tierras baldías, garantizándole al mismo tiempo un interés del siete por ciento anual sobre el capital invertido, por diez años, bajo ciertas condiciones. Además, se concedía a la Compañía la propiedad absoluta y perpetua de las líneas y se establecían otras estipulaciones para la ejecución de las mismas⁷⁷.

"Aunque la situación política mantenía en expectativa a los hombres pensadores", nos dice el historiador González Guinán, *"había otros que, ignorantes quizás de las agitaciones internas, se ocupaban de muy buena fe del fomento de los intereses materiales del país"*, ya que, un mes más tarde, el **17 de febrero de 1857**, se vuelve a celebrar otro contrato ferrocarrilero⁷⁸. Esta vez lo firman el Gobierno y los Señores Roberto Syers, Lemoine y Compañía, Pacífico Monagas y el Dr. Rafael Agostini; comprometiéndose estos últimos a iniciar la construcción de la línea férrea de La Guaira a Caracas, con el objeto de empalmarla posteriormente con la línea del Ferrocarril Central, contratada con Lorenzo Jove y Compañía. Las condiciones que otorgaba el Gobierno, en este nuevo contrato, eran las mismas que las concedidas a los ciudadanos de Puerto Cabello, 500 fanegadas de tierras baldías por cada milla de ferrocarril y la garantía del 7 por ciento sobre el capital invertido⁷⁹.

"Estos contratos de ferrocarriles", señala el historiador González Guinán, *"no podían tomarse sino como patrióticas tentativas hacia el gran desenvolvimiento de los intereses materiales del país. Revelaban muy buenos deseos, pero también completa ignorancia de los medios adecuados para realizarlos"*⁸⁰.

Ese mismo año, el **20 de diciembre de 1857**, se celebró con gran solemnidad, en la ciudad de Puerto Cabello, la **colocación de los primeros rieles** del Ferrocarril Central. Días antes, se habían concluido satisfactoriamente los trabajos de exploración para los trazados de los ramales que partirían en dirección a San Felipe

⁷⁷Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, Cap. XLII, p. 62. Véase al excelente estudio de Robert Paul Matheus, "Violencia Rural en Venezuela: 1840-1858" (Antecedentes Socio-económicos de la Guerra Federal), Monte Avila, Caracas, 1977.

⁷⁸Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, Cap. XLIV, pp. 77-78.

⁷⁹Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, Cap. XLV, p. 107.

⁸⁰Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, Cap. XLV, pp. 77-78.

y a Valencia, razón por la cual reinaba gran alegría entre los vecinos, que acudieron masivamente a la fiesta inaugural⁸¹.

A fines del año **1858**, la situación político-social de Venezuela había alcanzado un punto crítico, la palabra "*federación*" comenzaba a tener connotaciones casi míticas, evocando sentimientos de igualdad y autonomía. Los líderes liberales más importantes se hallaban en el exilio, decididos a regresar al país con el ánimo de desencadenar la Revolución definitiva, vinculándose a las masas rurales, desposeídas y oprimidas. La guerrilla federalista iba adquirir la dimensión de una guerra abierta y total, de una verdadera guerra civil⁸².

En esta coyuntura histórica, ¿que cabría esperar de los ambiciosos planes de una red ferroviaria central? El olvido y el abandono. No obstante, el historiador Gil Fortoul señala que, en **enero de 1858, se inauguró un trozo de este ferrocarril de menos de un kilómetro de longitud**⁸³.

Un interesante momento histórico que pone de relieve este claro inevitable dualismo en la diplomacia de las finanzas del desarrollo, lo constituye la eufórica celebración del anuncio del regreso del General Páez al país, **en 1858**, desde los Estados Unidos, donde se hallaba por el momento residenciado. Al calor de entusiastas discursos, se patentiza la filosofía del desarrollo que va calando en la mente de los gobernantes y políticos de esta otra década. Pero hagamos un poco de historia⁸⁴.

Respondiendo a una invitación expresa del Presidente de la República, General Castro, mediante carta del 19 de marzo de 1858, el General Páez anunció su regreso al país. De inmediato, se formó una Comisión de Recepción que viajó a Nueva York, y, el 5 de Octubre, organizó un acto especial en el famoso, para aquella época, Hotel Metropolitano, a la cual asistieron gran número de invitados, entre los que se encontraban jefes políticos, diplomáticos, y notables hombres de negocios. Llegada la hora de los discursos, el Sr. Pedro José Rojas, Presidente de la Comisión, enalteció al General Páez, cuyo brillo -dijo- había crecido en el exterior y le transmitió un abrazo de bienvenida a nombre del Jefe del Estado Venezolano. El General Páez agradeció este gesto, con otro breve discurso. Ambos, por cierto, fueron leídos luego en inglés a la concurrencia⁸⁵.

El periódico *The Express* informó ampliamente y con detalles de la suntuosa fiesta, destacando como el General Páez no había permanecido ocioso durante su residencia en los Estados Unidos, antes había estudiado con ahínco y provecho las leyes, costumbres, principios, prácticas, idioma y el espíritu de las instituciones del

⁸¹Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, Cap. XLV, p. 107. "*Se pronunciaron magníficos discursos, y el poeta Carabobeño señor Lisandro Ruedas leyó una elocuente e inspirada poesía, titulada Los Destinos de la América, que le mereció el ser coronado de flores*".

⁸²Cfr. Robert Paul Matheus, O. c., Cap. VII, "El Avenimiento de la Guerra Civil", pp. 157 a 171.

⁸³Cfr. Gil Fortoul, "Historia Constitucional de Venezuela", T. II, p. 307.

⁸⁴Cfr. F. González Guinán, "Historia...", O. c., T. VI, Cap. IX, pp. 291-299.

⁸⁵Cfr. F. González Guinán, "Historia...", O. c., T. VI, Cap. IX, pp. 292-293.

país; marchándose de regreso a su Patria, lo mismo que sus acompañantes, empapado en el "americanismo" más elevado y conservador...⁸⁶.

Apenas dieciocho días más tarde, el 23 de octubre de 1858, la Comisión organizó un suntuoso banquete en el mismo Hotel, como obsequio a las autoridades de la ciudad de Nueva York. En esta ocasión, el Sr. Pedro José Rojas⁸⁷ manifestó su ferviente deseo de que los Estados Unidos de Norteamérica ejercieran una influencia regeneradora en las Repúblicas Suramericanas, de acuerdo a la política expresada por el Presidente Monroe, hablando en los siguientes términos:

"Señores, en los pueblos sudamericanos vuestro pueblo se conoce por antonomasia como el pueblo libre y vuestra República se llama la República Modelo. ¿Por qué fatalidad no sacáis partido de tanta influencia moral, haciéndola efectiva en hechos dignos de vosotros? ¿Por qué no enviáis la emigración que ya no queréis?...!"

*"La Casa Blanca debiera ser el cuartel general de donde saliesen los misioneros de la libertad y del verdadero americanismo para derramarse por todo el mundo de Colón. Enviad desde allí a ciudadanos de la libertad y de la ley, no medianías egoístas, que se adunan con sus opresores y sus banderías mezquinas. Enviad a vuestros más ilustrados hijos a la América del Sur, a los países en que vuestra civilización, la civilización americana, la de la democracia y el vapor, y el ferrocarril, y el telégrafo; la civilización (permitidme definirla), la civilización yankee está llamada a formar un orden de cosas que ha de regenerar al mundo"*⁸⁸.

Este discurso fue aplaudido calurosamente y, en respuesta, habló el **Corregidor** de la ciudad de Nueva York, enalteciendo la gesta de la Independencia y la bizarría de sus Generales, lamentando los años de anarquía que se sucedieron después. Luego elogió al General Páez, expresando su esperanza de que su experiencia en los Estados Unidos le fuese útil a él y a Venezuela. Finalmente, manifestó su fe en las repúblicas suramericanas, pues éstas, *"con una Constitución sabia y un Gobierno adecuado podían llegar a ser tan libres, prósperas y felices como cualquiera otra nación del mundo; (ya) que la literatura y la jurisprudencia que ellas heredaron de la Madre Patria eran obras tan sobresalientes como la del cualquier otro país; (ya) que España e Italia habían conservado la antorcha de la antigua elocuencia y de las artes que transmitieron a los tiempos modernos; que las leyes de Alonso el Sabio y las obras inmortales de Lope de Vega y de Cervantes vivían para admiración del mundo; que la ordenada marcha de la Florida y de la Luisiana, antes españolas, probaba que sus hermanas podían lograr el mismo fin"*⁸⁹.

⁸⁶Cfr. F. González Guinán, "Historia...", O. c., T. VI, Cap. IX, p. 295.

⁸⁷En el T. VII, Cap. XXXIV (pp. 263-264) de la "Historia Contemporánea de Venezuela", González Guinán contrapone las características personales de Pedro José Rojas a las de Juan Vicente González, a quienes considera "dos periodistas de talla colosal". Como se ve, Rojas era periodista.

⁸⁸F. González Guinán, "Historia...", O. c., T. VI, Cap. IX, p. 296.

⁸⁹F. González Guinán, "Historia...", O. c., T. VI, Cap. IX, pp. 297-298.

Y terminó su discurso, poniendo de relieve el concepto que se tenía en el exterior de las inmensas riquezas naturales de Venezuela: *"Entre Venezuela con pie firme en el camino de la gloria, como precursora de la regeneración de Suramérica libre. Rica en las producciones de las zonas tropical y templada, con montañas llenas de inagotables veneros de metales y piedras preciosas; entapizado el suelo con infinita variedad de frutas y granos, con ríos magníficos que bajan al mar después de haber recorrido la ancha tierra desde el corazón de sus montañas... Venezuela puede bajo un gobierno hábil hacerse con su ejemplo y recursos el núcleo de una confederación que sea tan libre, tan grande y tan feliz en la América del Sur como lo es nuestra Confederación independiente en la América del Norte"*⁹⁰.

Antes de abandonar el país, rumbo a Venezuela, el General Páez expresó su deseo de ir a Washington a despedirse personalmente del pueblo norteamericano en la persona de su Presidente; y así se hizo, siendo recibido oficialmente el 29 de octubre de 1858. Al día siguiente, el Secretario de Estado, Sr. Cass, le obsequió un banquete, en el cual el Secretario de Marina, a nombre del Presidente de la República, le informó que ponía a su disposición un barco de la armada norteamericana para que lo condujese a la Patria, junto con sus acompañantes. Se fijó el 27 de noviembre como fecha para embarcar, pero, debido a un pequeño dislocamiento, cuando efectuaba a caballo una revista militar, la salida hubo de aplazarse hasta el 2 de diciembre de 1858⁹¹.

F. Concesiones Locales e Ilusorias

El interés por el desarrollo de los Ferrocarriles había arraigado de tal manera en la sociedad culta de Venezuela, que, a pesar de todas las dificultades y obstáculos causados por los conflictos bélicos, se tuvo la decisión y el coraje de seguir acariciando proyectos e incluso de iniciarlos, con el riesgo de no poderlos llevar a buen término. La pasión por incorporar el avance que representaban los caminos de hierro era tan grande que se ensayaron incluso derivaciones del mismo, como los llamados "ferrocarriles carreteros". Por otra parte, es curioso observar como la guerra civil que asola primordialmente al interior del país, escogido como campo inmenso de batalla, llevó, en medio de la anarquía y la devastación, a los espíritus emprendedores del país, notables por su tenacidad, a replegarse a proyectos locales, de menor alcance, pero no exentos de ambición y de empeño por el progreso.

1. De nuevo el Ferrocarril de Puerto Cabello a San Felipe (1858)

En enero de 1858, se replantea la construcción de este Ferrocarril. De acuerdo al historiador Landaeta Rosales, en esa fecha el Congreso de la República llevó a cabo

⁹⁰F. González Guinán, "Historia...", O. c., T. VI, Cap. IX, p. 298.

⁹¹F. González Guinán, "Historia...", O. c., T. VI, Cap. IX, p. 298-299.

un contrato con una Compañía en su mayoría compuesta de venezolanos, para la construcción de un ferrocarril de Puerto Cabello a San Felipe. El ferrocarril comenzó a construirse con gran entusiasmo y se inauguró un tramo de mil varas, más o menos⁹².

2. Ferrocarril de Valencia a la Laguna de Tacarigua y Villa de Cura (1859)

En febrero de 1859, la Conveniencia Nacional acuerda poner a disposición del Poder Ejecutivo 50.000 pesos para aplicarlos a un Contrato propuesto por los Señores Austria y Bermúdez para tomar acciones en la construcción de la línea férrea desde Valencia hasta la Laguna de Tacarigua⁹³.

A este respecto, el historiador Leszek Zawisza nos dice: "*En 1859, para unir Villa de Cura con el Lago de Valencia, se formó otra Compañía del ferrocarril, con los empresarios Austria y Bermúdez, quienes solicitaron los servicios del ingeniero Lino Revenga para reconocer el terreno y hacer el proyecto de la ruta*"⁹⁴.

3. "El Ferrocarril Portátil" de Sabana Grande (1859)

De acuerdo al historiador González Guinán, el **17 de enero de 1859**, el Congreso aprobó una resolución referente a un contrato sobre **ferrocarriles portátiles**, que sospechamos se trata del Ferrocarril de Sabana Grande, aunque ignoramos por que se lo denomina con ese nombre un tanto peculiar⁹⁵. ¿Podría tratarse del ferrocarril carretero o más bien de un ferrocarril desmontable en piezas?

4. ¿"Ferrocarril portátil" o "Ferrocarril Carretero"? (1859/1860)

En un pequeño folleto, editado por el Museo del Transporte, se señala que los señores Juan Clemente de Las Casas y Guillermo Willet solicitaron del gobierno nacional, **en 1859**, el privilegio de importar dos máquinas de vapor "Boidell" para un proyecto de transporte en Caracas⁹⁶. También se señala, que, a principios de **1860**, " *fueron avisados de que dichas locomotoras habían sido desembarcadas en La Guaira y que estaban a su orden en uno de los depósitos de la Aduana*"⁹⁷. Y, a continuación, se indica que "*el compilador Manuel Landaeta Rosales refiere que los*

⁹²Cfr. Manuel Landaeta Rosales, "Gran Recopilación...", Tomo II, O. c.; p. 221.

⁹³F. González Guinán, O. c. T. VI, Cap. XI, p. 331.

⁹⁴Leszek Zawisza, en su obra "Arquitectura y Obras Públicas en Venezuela, Siglo XIX", Ediciones de la Presidencia de la República, Imprenta Nacional, Caracas, 1989, Tomo 3, p. 316.

⁹⁵Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, Cap. XI; p. 329.

⁹⁶Cfr. Fundación Museo del Transporte, Folleto: "Rescate de la Locomotora Halcón", Ferrocarril Histórico de El Encanto, julio 1975; p. 16. Se dice que pretendían iniciar el servicio de transporte entre Caracas y La Guaira y Caracas y los Valles del Tuy.

⁹⁷Fundación Museo del Transporte, Folleto; O. c., p. 16.

citados ciudadanos se trasladaron al puerto haciéndose acompañar por un grupo de ingenieros y mecánicos con el firme propósito de **armar dichas unidades** y traerlas a la capital por los medios que fuesen necesarios”⁹⁸. La idea de armar las unidades, indicaría que se trata de un ferrocarril “portátil”. Cabe recordar que por ese entonces se construían puentes de hierro armables. En todo caso, no se indica en qué parte de su Recopilación, Landaeta hace mención del hecho.

A continuación se completa la información citando un artículo del periódico *El Independiente*, del 23 de mayo de 1860, en el que se hace una relación en los siguientes términos: “No es porque el tren no pudiese marchar por falta de condiciones propias, pruébalo que realmente gastó cuatro horas y media en subir el cerro desde La Guaira hasta Caracas; es que detestable el camino, estrecho en términos de obstruirse de una manera peligrosa, por la concurrencia de carros y carretas, veíanse los ingenieros en la necesidad de cargar demasiado el timón hacia la peña, contra la que daba tan duros golpes que hacían fracturar las ruedas, cayendo la máquina a trecho en las cunetas. Tuvieron que salvar además en su aventura la maliciosa combinación de los arrieros y aurigas que se negaban a apartar sus convoyes para dar paso al tren. Esta salvaje hostilidad se hizo patente al extremo que fue indispensable proveer de armas de fuego a los conductores para obligar al despeje de la vía y poder continuar la marcha hacia Caracas”⁹⁹.

Del texto de este relato, parece desprenderse más bien que no se trata de una locomotora común, sino de una locomotora carretera, porque se supone que *marchaba por condiciones propias* en un camino, difícil y empinado, como el de La Guaira a Caracas. Por eso se concluye, en el Folleto que venimos citando: “Nadie sabe como, pero lo cierto es que la expedición llegó feliz a la Capital”¹⁰⁰. El ingeniero jefe de toda la operación, Guillermo Willet, declaró al entrar con dicha máquina en la ciudad: “La más alta recomendación para esta poderosa locomotora es la de haber transmontado tan peligroso camino. Ha sido una prueba muy dura para nosotros, pero hemos vencido”¹⁰¹.

Y finaliza el Folleto del Museo del Transporte toda esta información, citando un comentario textual de Landaeta Rosales sobre este episodio: “El paradero de la locomotora lo ignoramos, pero no debe confundirse con la que se trajo para el ferrocarril de Sabana Grande un año antes y que según representación de este empresa, se halla abandonada junto con los rieles en un Depósito de La Guaira. Se ha sabido, además, que dicha máquina sirvió de parapeto el 2 de septiembre en el combate de La Guaira que defendía el coronel Juan Vicente Aguado”¹⁰².

⁹⁸Fundación Museo del Transporte, Folleto; O. c., p. 16.

⁹⁹Fundación Museo del Transporte, Folleto; O. c. .16-17.

¹⁰⁰Fundación Museo del Transporte, Folleto; O. c.; p. 17.

¹⁰¹Fundación Museo del Transporte, Folleto; O. c.; p. 17.

¹⁰²Fundación Museo del Transporte, Folleto; O. c.; p. 17-18. (Existen evidencias, de que se trajeron a Venezuela, desde Inglaterra, “ferrocarriles carreteros”, es decir un tipo de ferrocarril sin rieles,

El historiador González Guinán menciona una Resolución del 10 de enero de 1859 sobre un contrato de ferrocarril entre Caracas y Petare, que pudiera tener relación directa con el que se menciona en este Folleto¹⁰³. El 4 de julio de 1860, se promulgó un Decreto derogando el de 1856, que autorizaba al Ejecutivo a celebrar contratos sobre el ferrocarril central.

5. El Ferrocarril Caracas-Petare (1859/1864)

El **10 de enero de 1859**, la Convención Nacional sancionó un contrato para la construcción de un ferrocarril de corto alcance, que uniría el casco urbano de Caracas con la población de Petare¹⁰⁴. Con respecto a este Ferrocarril de Caracas-Petare, según parece, el historiador Leszek Zawisza, señala que, **en 1859**, salió a la luz un folleto, con el título "*Los Empresarios del Ferrocarril de Petare al Público*", "*que explicaba la importancia de esta línea, su costo y rentabilidad y daba la noticia que será estudiado por los ingenieros norteamericanos Martín C. Bradley y H.A. Dewitt con gran experiencia en este campo*"¹⁰⁵.

Lo cierto es que este Ferrocarril Caracas-Petare fue tomado muy en serio, a pesar de la inestabilidad política reinante en las fechas en que se planteó, cuando el estado de guerra había recrudecido y el conflicto federalista (con todas las características de una verdadera guerra civil) paralizaba o dañaba los esfuerzos de desarrollo¹⁰⁶. La situación había llegado a un punto tal que, el 19 de julio de 1861, el gobierno, para justificar la política de represión, que estaba decidido a emprender contra los revolucionarios (liberales), emitió un Decreto en el que se declaraba "*que la guerra que hacían las partidas armadas que infestaban los campos y amenazaban las poblaciones era una guerra social*"¹⁰⁷. En esos días, el 17 de julio, había llegado a Caracas el señor Iribarren, recién nombrado Ministro de Hacienda; cartera que asumió en condiciones críticas, con las arcas del tesoro Público completamente exhaustas.

A pesar de todos estos condicionamientos sociopolíticos, la Compañía concesionaria, que se denominó Ferrocarril del Este, había iniciado, sin demora, la

cuya locomotora y vagones contaban con ruedas macizas. De ellos me ocupo en la segunda parte del presente estudio, citando fuentes concretas y específicas de 1874. Del de 1860 no me consta.)

¹⁰³Véase F. González Guinán, O. c., T. VI, Cap. XI; p. 329.

¹⁰⁴Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VI, Cap. XI; p. 329.

¹⁰⁵Cfr. Leszek Zawisza, en su obra "Arquitectura y Obras Públicas en Venezuela, Siglo XIX", Ediciones de la Presidencia de la República, Imprenta Nacional, Caracas, 1989, Tomo 3, p. 316.

¹⁰⁶Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VII, Cap. XIX; p. 9 y siguientes; Cap. XXI "*la revolución es una red extendida desde el Táchira hasta el Golfo Triste*" (p. 57); Cap. XXVI, "*el plomo lo iban a extraer de las culebras de los alambiques, arruinando la industria de la caña de azúcar*" (p. 134); Cap. XXVIII, "*el fomento de la República reducido a la contratación de cuatro ferrocarriles ilusorios y tres caminos en suspenso*" (p. 156).

¹⁰⁷Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VII, Cap XXXVII, p. 307. Todo el capítulo está dedicado a este problema.

construcción de la vía, tendiendo varios kilómetros de rieles. Incluso, llegó a encargar una locomotora a una empresa europea, que fue enviada por piezas y pudo armarse en la misma ciudad de Caracas. Las pruebas que efectuó la Compañía, con la flamante locomotora, conmocionaron a la población. El ensayo oficial se celebró el **24 de Julio de 1961** y asistieron al mismo las principales personalidades de la ciudad y un numeroso público¹⁰⁸.

En 1862, bajo la tercera administración del General José Antonio Páez y siendo Secretario General Pedro José Rojas, hallamos al ingeniero Roudier, quien presentara años atrás el proyecto de túnel a través del Avila, dirigiendo las obras del Ferrocarril del Este, el cual después de una espectacular exhibición ante las autoridades de la Capital, había quedado paralizado. En un año, el célebre ingeniero francés concluyó **un tramo de dos kilómetros**, desde Caracas hasta Sabana Grande, y de inmediato puso el ferrocarril en funcionamiento. Para la culminación de esta obra, la Compañía del Ferrocarril, iniciada con el contrato de 1858, que sólo contaba con un reducido capital de accionistas particulares, recibió una subvención del Gobierno de 50.000 pesos¹⁰⁹.

A lo largo del año 1863, la guerra continuaba a impulsos de la revolución federalista¹¹⁰, aunque eventualmente, en Caracas, se abrían pequeños paréntesis a las intrigas y alarmas, que permitían promover y celebrar los adelantos en el Ferrocarril del Este y la apertura de los trabajos para el alumbrado por medio de gas carbónico, que constituía un avanzado proyecto para la Capital en esos tiempos¹¹¹. Finalmente, el 22 de mayo de 1863 se firmó el Tratado de Coche que trajo la paz que, en definitiva, todos deseaban¹¹². El general Falcón accedió a la Presidencia.

A finales de del año 1863, mientras el General Falcón se ocupaba de los desordenes surgidos en Cojedes y Barquisimeto, el Gabinete de Caracas celebró la conclusión de **un nuevo tramo del Ferrocarril del Este**, que comprendía el trayecto desde Sabana Grande a El Recreo. El historiador González Guinán, dejó constancia del hecho en pocas palabras: *“La inauguración se efectuó a las 9 y 20*

¹⁰⁸Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VII, Cap. XXXVI; p. 291.

¹⁰⁹Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VIII; pp. 50 y 71. También Aurelio Vivanco y Villegas, “Venezuela al Día: Venezuela Up to Date”, Tomo I, Imprenta Bolívar, Caracas, 1928, p. 321. En el Tomo VII, de la obra que venimos citando, Capítulo XLI (pp. 380-381), el autor se ocupa de la instauración de la Dictadura por el General Páez, así como del nombramiento como Secretario General del señor Pedro José Rojas, quien fue la persona que presidió la Comisión de Recepción enviada en su honor a Nueva York y pronunció el 23 de octubre de 1858, en el Hotel Metropolitano, el discurso que citamos unas páginas atrás.

¹¹⁰En estos años el Gobierno se preocupa por la Unificación de la Legislación Nacional. Se decreta la vigencia de los Códigos Civil y Penal, y el 26 de julio de 1862, durante el Pontificado de Pío IX, se celebra el Concordato del Gobierno de Venezuela con la Santa Sede. Cfr. F. González Guinán, O. c., Tomo VIII, p. 98 y ss.

¹¹¹Cfr. F. González Guinán, O. c., Tomo VIII, p. 71.

¹¹²Cfr. F. González Guinán, O. c., Tomo VIII, Cap. LI, p. 123. y p. 129 (donde señala las virtudes del Tratado).

minutos del 15 de noviembre, asistiendo al acto el Gabinete Ejecutivo, el Consejo de Estado, el Arzobispo, el cuerpo diplomático y muchas otras personas importantes. Se pronunciaron entusiastas discursos por el Ministro de Fomento, el General Mejía, el Doctor Juan de Dios Morales, el señor E. Rendón y otros. Ese ferrocarril se conservó por algún tiempo como línea de placer, paralizándose luego”¹¹³. Se trataba de un ferrocarril de vía estrecha, que partía del Arauco (Caracas) y se extendía a lo largo del Valle de Caracas, por tres kilómetros y doscientos ochenta metros (**3.280m.**), hasta el lugar denominado El Recreo¹¹⁴. Funcionó hasta diciembre de 1864, cuando se hizo un esfuerzo por continuar los trabajos¹¹⁵. Luego fue abandonado por completo.

Edward B. Eastwick, el ex-diplomático inglés y comisionado del Empréstito de 1864, que ya mencionamos, en su estadía en la capital de Venezuela, tuvo ocasión de ver los restos del Ferrocarril del Este, anotándolo en sus memorias:

“Lo que más llamó mi atención fue el Ferrocarril del Este cuyo término está justamente más allá del puente ya mencionado (en El Recreo). Me bajé del caballo para inspeccionar la estación, pero como ésta se hallaba completamente desierta, tuve que trepar por una cerca de quince pies de altura para entrar en ella. Los rieles habían sido tendidos en un trayecto de media milla, y estaban cubiertos de yerbajos y malezas. Se veían locomotoras y vagones, junto con montones de leños para durmientes, tristes emblemas y sopor en que ha caído la empresa, y del cual parece dudoso que pueda despertar alguna vez”.

“En Petare, la posada estaba llena de gente, que fumaba y jugaba al billar, y el villorrio, en términos generales, ofrecía una apariencia más próspera y activa de lo que me imaginaba. Hay unas quinientas casas en la aldea, y muy bellas fincas en sus inmediaciones. Sin embargo, jamás podría contarse con el tráfico suficiente para resarcirse (sic) del desembolso que ocasionaría la construcción de un ferrocarril, a menos que la línea fuera continuaba hasta Valencia”¹¹⁶.

Para **1865**, el Ministerio de Fomento, en su memoria anual, habla del abandono del Ferrocarril del Este; lo que llevó a la firma de un nuevo Convenio, esta vez con Arturo Clarke, que no dio resultado, y más tarde, **en 1866**, otro con A. J. Jerusum, al cual se le autorizó a continuar la vía hasta Guarenas o hasta Santa Lucía, según su criterio o conveniencia. Todo fue inútil¹¹⁷.

¹¹³Cfr. F. González Guinán, O. c., Tomo VIII, p. 203 (texto y Nota 1).

¹¹⁴Cfr. F. González Guinán, O. c.; Tomo VIII, p. 203. (Nota 1).

¹¹⁵Cfr. F. González Guinán, O.c., T. VIII; p. 347.

¹¹⁶Edward B. Eastwick, "Venezuela o Apuntes sobre la Vida en una República Sudamericana, con la Historia del Empréstito de 1864", traducción de la edición inglesa (London, 1868), de Angel Raúl Villasana, Ediciones del Banco Central de Venezuela, Tip. Vargas, Caracas, 1959. pp. 37-38.

¹¹⁷Cfr. Leszek Zawisa, en su obra "Arquitectura y Obras Públicas en Venezuela, Siglo XIX", Ediciones de la Presidencia de la República, Imprenta Nacional, Caracas, 1989, Tomo 3, p. 316.

Un año más tarde, otro testigo ocular nos dejó un testimonio del lamentable abandono y fracaso de este Ferrocarril. Se trata de la francesa Jenny de Tallenay, quien en sus Recuerdos de Venezuela, describe en estos términos su visita a las ruinas de lo que fue el Ferrocarril del Este:

"Una vieja pared agrietada, horadada por una pequeña puerta desvencijada, que lleva esta pretenciosa inscripción: Ferrocarril del Este. Hacemos parar nuestro vehículo y echamos una ojeada en el misterioso recinto. Divisamos allí un viejo vagón, lastimosamente inclinado sobre uno de sus lados, casi totalmente reventado. Algunos trozos de rieles están desparramados aquí y allá entre las matas de hierba. Era todo lo que quedaba para recordar el Ferrocarril del Este. Se nos contó que algunos años antes una estación había sido establecida en este punto, lo mismo que una vía férrea para unir a Caracas con Sabana Grande. Un día el tren había descarrilado y nadie había intentado de levantarlo. La empresa estaba condenada. La opinión pública la había acogido por otra parte con indiferencia..."¹¹⁸.

El año de 1868, el escritor y viajero alemán, Friedrich Gerstäcker, en la narración de su viaje por Venezuela, hace unos comentarios curiosos sobre un ferrocarril abandonado, que tuvo ocasión de conocer en Caracas, aunque no estoy seguro de que se tratase de este Ferrocarril del Este, pero pareciera que sí.

"Me quedé asombrado cuando ya de lejos percibí una locomotora y ví detenidos los vagones de pasajeros sobre el andén un poco levantado, los rieles partían de allí, pero el tren ya no; y cuando nos acercamos, descubrí algo que nunca hubiera creído posible: un vagón de pasajeros techado con ladrillos rojos. Yo me había reído cuando en Arkansas encontré vagones cubiertos con tejas, y aquí eran ladrillos. Era, en verdad, bien divertido de ver y con toda probabilidad ese vagón era un ejemplar único en el mundo entero que Barnum, en Nueva York, no debería dejar de adquirir. El espectáculo era realmente muy gracioso, un vagón con ladrillos, de manera que tiene el aspecto de un establo o de un lavadero. Además ahora ya no se lo utiliza y, como se me dijo, los serenos lo usan ocasionalmente para dormir. El ferrocarril mismo que antes sólo había hecho un viaje de prueba de algunas leguas, nunca había sido terminado. Había una taquilla en el edificio de la estación al igual que en el Ministerio de Finanzas, pero tan vacía como la de allá. No había habido dinero, y lo ya hecho se deshacía, el material se pudría o se oxidaba y también esta área, como todas las demás, le estaría reservada a las futuras generaciones para que no les faltara que hacer"¹¹⁹.

¹¹⁸Cfr. Jenny de Tallenay, en "Recuerdos de Venezuela", traducción de René L. F. Durand, Edit. Ministerio de Educación, Caracas, 1954. Citada por Leszek Zawisa, en su obra "Arquitectura y Obras Públicas en Venezuela, Siglo XIX", Impr. Nacional, Caracas, 1989, Tomo 3, p. 331, Nota 11.

¹¹⁹Friedrich Gerstäcker, (1816-1872); "Viaje por Venezuela en el año 1868", UCV, Caracas, 1968; p. 26. La traducción al castellano se debe a Ana Gathmann.

6. *Derogaciones de contratos ilusorios (1860)*

Bajo la Presidencia de Manuel Felipe Tovar, en 1860, se derogó la Ley de 13 de Mayo de 1854, que autorizaba al Ejecutivo a celebrar contratos para obras de vialidad pública, mediante una escueta Ley relativa a dichos contratos y privilegios sobre ferrocarriles¹²⁰. Refiriéndose quizás a las últimas e infructuosas concesiones ferrocarrileras, el Secretario del Interior y Justicia, en su exposición ante el Congreso, a comienzos del año **1860**, habla de la triste situación de la actividad de fomento en la República, que se halla "*reducido a la contratación de cuatro ferrocarriles ilusorios y tres caminos en suspenso...*"¹²¹.

7. *Proyecto del Ferrocarril de Betijoque (1860)*

A pesar de las derogaciones, en este mismo año de **1860**, continuando con la política de proyectos ilusorios, el Congreso promulga un Decreto, con fecha del 6 de julio, por el cual concede al Señor Waldemar Worm, súbdito dinamarqués, el derecho a construir un ferrocarril local, en el Estado Zulia, uniendo la Parroquia de Betijoque con el Lago de Maracaibo¹²². En una segunda etapa el ferrocarril debería llegar hasta Trujillo. "*Pero, lamentablemente la época no está para este tipo de realizaciones y aquella concesión no se utiliza*"¹²³.

8. *Proyecto de Ferrocarril de Montaña, de Caracas a La Guaira (Lutowski 1860)*

El historiador Leszek Zawisa, que ha estudiado a fondo la labor de Alberto Lutowski, un ingeniero polaco, al que se deben importantes realizaciones en Venezuela, nos habla de su proyecto de Mono-raíl de montaña, en los siguientes términos¹²⁴:

"El segundo intento de responder al desafío de la montaña y crear la comunicación por medio del ferrocarril se debe al ingeniero de origen polaco, Alberto Lutowski, quien presenta en 1860 a Juan José Aguerrevere (poco tiempo después primer presidente del Colegio de Ingenieros de Venezuela, entonces en

¹²⁰Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VII, Cap.XXIX; p. 176 y Ley del 4 de Julio de 1860, relativa a contratos o privilegios sobre Ferrocarriles (eliminándolos), en "Leyes y Decretos Reglamentarios de los Estados Unidos de Venezuela".

¹²¹Cfr. Francisco González Guinán, "Historia...", O. c., Tomo VII, Cap. XXVIII, p. 156.

¹²²Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VII, Cap.XXIX; p. 177.

¹²³Arturo Cardozo, "Sobre el Cauce de un Pueblo", (Un Siglo de Historia Trujillana: 1830-1930), Biblioteca de Autores y Temas Trujillanos, 1, 1963; Año de 1860; p. 126.

¹²⁴Cfr. Leszek Zawiska, en su estudio sobre "Obras Públicas en el año 1883", publicado en *Venezuela 1883*, Tomo II, ediciones conmemorativas del bicentenario del natalicio del Libertador Simón Bolívar, Caracas, 1983; p. 215 y ss.

formación), el proyecto de Monorriel o **ferrocarril de montaña**. Se trataba de un invento producido enteramente en Venezuela, durante 10 o quizás 20 años dedicados a este propósito por su autor, quien antes de su llegada a este país tuvo la oportunidad de trabajar en las primeras líneas de ferrocarriles y la construcción de las primeras locomotoras en Francia".

"Lo notable del invento no fue solamente su efectividad mecánica, sino la intención de ofrecer una solución adecuada y estudiada específicamente para la ruta montañosa que separaba Caracas de su puerto. Dado que el ferrocarril no es solo una máquina sino todo un sistema, Lutowski abarca amplios aspectos del mismo: los rieles y la locomotora. Gracias a un riel central (los dos laterales sirven solamente para mantener el carro en equilibrio), se logran radios de curvatura mínimos. La locomotora a su vez está equipada con un triple conjunto de calderas para aumentar su potencia además de estar protegida por un sistema de frenos eléctricos".

"El proyecto viene estudiado hasta los mínimos detalles. Solamente la locomotora está compuesta de 37 partes principales y para cada una de ellas se determina el material, las dimensiones y los pesos unitarios y totales, llegando a la masa de la máquina, del tender y de los vagones. En base a estos datos se calcula la fricción en los rieles con el tren cargado y descargado, el trabajo, los caballos mecánicos, la velocidad probable en la línea Caracas-La Guaira, eficiencia y costos".

Zawiska comenta que Aguerrevere expresó su opinión favorable a este proyecto, señalando que el invento "será de extraordinaria influencia en la ejecución de ferrocarriles, muy particularmente en los países montañosos, lográndose simplificación de las máquinas; aptitud para ser aplicado a toda clase de terrenos, aún más accidentados; grandes ahorros en los gastos de su construcción. En una palabra, es un sistema calculado para el ferrocarril entre Caracas y La Guaira". Pero, lamenta, no obstante, que en el país no haya medios para su realización, tales como fondos y respaldo técnico¹²⁵. Para Zawiska otro problema que afectaba a este proyecto, era la soledad del inventor y su separación de los centros científicos (europeos y norteamericanos), al proyectar desde un país poco desarrollado y que se hallaba ubicado en la periferia económica de los países de la época. "Por esta razón, el proyecto de Lutowski permanecerá en el nivel de utopía tecnológica, volviéndose luego el Gobierno hacia la adquisición de servicios respaldados por la tradición técnica comprobada y por los grandes capitales"¹²⁶.

9. Proyecto de Ferrocarril subterráneo Caracas La Guaira (1861)

El historiador González Guinán, enumerando los actos sancionados por el Congreso de 1861, nos informa que, el 13 de junio se concedió el privilegio al señor

¹²⁵Cfr. Leszek Zawiska, O. c.; p. 216.

¹²⁶Leszek Zawiska, O. c.; p. 216.

Alfredo Roudiert de abrir un túnel de Caracas a La Guaira, comentando a continuación: “desde el año de 1827, en que Roberto Stephenson, hijo del célebre inventor de la locomotora, propuso al Concejo Municipal de Caracas la construcción de un túnel, proposición que no fue aceptada, se quedó en Venezuela creyendo en la posibilidad y conveniencia de horadar el Ávila para comunicar a Caracas con La Guaira”¹²⁷. Unas páginas más adelante, completa la información, señalando que Alfredo Roudier, prestigioso ingeniero francés, había obtenido, el 31 de octubre, la autorización para la construcción de un **ferrocarril subterráneo o sobre tierra** para unir Caracas con el Puerto de La Guaira. Finaliza, comentando que, a pesar de la ambigüedad de los términos del contrato y de la deficiencia de la información, el público recibió la noticia con agrado, ya que se trataba de *una nueva tentativa de progreso*¹²⁸.

Solo habían transcurrido diez años desde el proyecto utópico de horadar el Avila por medio de un “tonel”, presentado por General Carlos Luis Castelli. Como vemos, la idea no había muerto.

III. PRELUDIOS DE LA POLÍTICA FERROCARRILERA GUZMANCISTA.

Terminó el año 1963 con la República en paz, pero los estragos de una guerra que había durado cinco años, arrebatando al país más de cien mil vidas, no hacían fácil su necesaria recuperación. Aunque el café y el cacao registraban precios favorables, las fincas agrícolas estaban arruinadas y la cría de ganado había disminuido considerablemente. Las esperanzas se centraban en la Asamblea Nacional Constituyente, que fue instalada el 10 de diciembre, con 69 Diputados, figurando en su mesa directiva como presidente, el general Antonio Guzmán Blanco, como vicepresidente el general José Gabriel Ochoa y como Secretario, el coronel José María Ortega Martínez. A partir de esta fecha, venía sesionando regularmente¹²⁹. Se tenía conciencia de que, el país requería una administración inteligente, equitativa y progresista.

El 18 de enero de 1864, la Asamblea Nacional aprobó, por 43 votos contra 19, el empréstito negociado por el general Guzmán Blanco, poco tiempo atrás, con la Compañía de Crédito General de Londres¹³⁰. Y, dos días después, el 20 de enero de 1854, siendo todavía Vicepresidente del Poder Ejecutivo, el 20 de enero, tomó una importante medida reguladora. Promulgó un Decreto por el cual se establecían las condiciones generales bajo las cuales el Gobierno de Venezuela estaba dispuesto a proteger las empresas ferrocarrileras que desearan operar en el país. Esta decisión

¹²⁷Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VII, Cap. XXXV, p. 283. Como ya señalamos, Stephenson propuso una vía férrea que uniera la Capital con su puerto natural, pero, posiblemente habló de la conveniencia o necesidad de abrir algún túnel para lograr un trazado adecuado de la línea.

¹²⁸Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VII, p. 354.

¹²⁹Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VIII, pp. 211, 214, 228.

¹³⁰Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VIII, p. 236.

tenía que ver con el fracaso de tantos esfuerzos y tentativas que habían quedado sobre el papel en forma de decretos y leyes, o con unos pocos rieles sobre la tierra.

A. Decreto Ferrocarrilero de 1864

En esta Ley ferrocarrilera se determina, por primera vez, el lapso de tiempo, 25 años, de las concesiones, con carácter de exclusividad. Asimismo, se fijan las condiciones que determinarán las futuras concesiones, de acuerdo a criterios que marcarán la pauta de las décadas venideras: garantía de hasta el 9 por ciento anual del capital empleado, en un plazo no mayor de veinte años; exoneración de los derechos de importación para los materiales de construcción o de uso en esta industria, siempre y cuando se observe la práctica de marcarlos en forma indeleble a tal efecto; además de las veinte varas de ancho para el trazado de los rieles, se otorgan quinientas fanegas de tierra baldías a lo largo de su tránsito, previa indemnización; y excepción de la milicia para las personas ocupadas en el ferrocarril. Como obligaciones para el Gobierno, se habla del control de los planos y presupuestos que deberán presentarse periódicamente; así como del control que se ejercerá sobre las tarifas y la elaboración de los Estatutos de la empresa; y de la representación gubernamental en el seno de la Dirección de la misma; plazos para concluir las obras; controversias, etc.¹³¹. Es decir, en la Ley se establecen las condiciones generales bajo las cuales el gobierno estaba dispuesto a proteger las empresas ferrocarrileras¹³².

Es curioso observar que, al pie de la Ley, hallamos estampada la firma de Guillermo Iribarren, autor de la mencionada obra "*Pensamientos sobre Caminos*", quien ocupaba, en estos momentos, la Secretaría de Fomento. Han pasado dos décadas y quizás su sueño de caminos realizados en forma independiente y autóctona se ha esfumado ante la arrolladora realidad del país, con su estancamiento vial. Lo cierto es que parece aceptar ahora la necesidad de recurrir al financiamiento exterior de los caminos de hierro¹³³.

El 21 de enero de 1864, Guzmán Blanco pasó a asumir el Gabinete de Hacienda y Relaciones Exteriores, en el nuevo gobierno del general Falcón.

B. Nueva Empresa del Ferrocarril Central (1864-1866)

Durante su permanencia en Europa, el General Guzmán Blanco, animado por la misma preocupación ferrocarrilera de los Monagas, pero quizás con mayor realismo

¹³¹Decreto de 20 de enero de 1864, por el cual se expresan las condiciones generales bajo las cuales está dispuesto el Gobierno de Venezuela a proteger las empresas de ferrocarriles; en "Leyes y Decretos Reglamentarios de los Estados Unidos de Venezuela", O. c., pp. 515 a 516.

¹³²Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VIII, p. 239.

¹³³A este Ministerio está adscrito también el Ramo de la Instrucción Pública. Cfr. F. González Guinán, O. c., Tomo VIII, p. 247.

y determinación, se había preocupado de hacer una serie de importantes contactos con el fin de resucitar la vieja idea del Ferrocarril Central¹³⁴. Y sus gestiones fueron tan eficaces que, al tiempo de regresar a Venezuela, se embarcó con él un pequeño grupo de ingenieros ingleses interesados en el proyecto del ferrocarril. En el viaje, llegaron incluso a fijar la fecha precisa para el comienzo de las obras, el 21 de diciembre de 1864¹³⁵.

“Este Ferrocarril central”, nos dice el historiador González Guinán, “*era el mismo de que hemos hablado en la Cuarta parte de la presente obra, contratado primitivamente en 1857, y cuyos trabajos preparatorios se paralizaron a consecuencia de la guerra; debía partir de Puerto Cabello, y extenderse en dos ramales (desde El Palito), el uno hacia Valencia, los valles de Aragua y Caracas, y el otro (por la costa) al Yaracuy, Barquisimeto y Barinas. El Gobierno, comprendiendo la importancia de la obra, había dictado varias resoluciones fomentándola y favoreciéndola, a fin de que por el momento se realizase hasta Valencia y San Felipe*”¹³⁶.

Al aproximarse el **21 de diciembre de 1864**, Guzmán Blanco, que en esos momentos se desempeñaba como Encargado de la Presidencia de la República, quiso estar presente para dar mayor solemnidad al acto. La víspera, se embarcó en La Guaira abordo del Robert Todd, llegando de madrugada a Puerto Cabello. De allí se trasladó al lugar escogido para la ceremonia, de la cual González Guinán nos ha dejado una interesante crónica¹³⁷:

“Cuando la comitiva oficial llegó al punto destinado para la inauguración, se hallaban presente todos los individuos del servicio de la compañía empresaria, a saber: señores James W. Smith, primer ingeniero; E.D. Matheus, segundo ingeniero; Williams M. Bromley, tercer ingeniero; S.R. Torel, cuarto ingeniero; Doctor Rafael Domínguez, abogado; Guillermo Iribarren Mora, agente general, Carlos Nell, pagador; J. Sweet, capataz; J. Venters, herrero, y N. Taylor, colocador de rieles. En ese momento hizo el Castillo Libertador una salva de veintiún cañonazos, saludando la inauguración de los trabajos de la primera obra de gran progreso en Venezuela”.

“El Señor Iribarren Mora presentó al General Guzmán Blanco, en nombre de la Compañía y de los ingenieros, una pala de plata bellísimamente trabajada por los joyeros Mappin de Londres. Era aquel el símbolo de la dicha de Venezuela, y con esa pala el General Guzmán Blanco echó un poco de arena sobre un carrito de caoba y plata, también construido por aquellos operarios, y tomado el carro

¹³⁴Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VIII, p. 342.

¹³⁵Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VIII, p. 342. Ver también Memoria del Ministerio de Fomento, de 1865.

¹³⁶F. González Guinán, O. c., T. VIII, p. 247. Los paréntesis añaden la información complementaria de la p. 342, donde se repite la bifurcación planificada para este ferrocarril.

¹³⁷Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VIII; p. 343.

transportó la arena de un lugar a otro y declaró inaugurados los trabajos del ferrocarril. El ingeniero señor Smith pidió al Gobierno Nacional su protección para tan grande obra, y así lo prometió el General Guzmán Blanco".

"Luego se dirigió la gran comitiva a la hermosa casa de campo del señor Lorenzo Jove, donde fué obsequiada con un magnífico ambigú. El General Guzmán Blanco, Encargado de la Presidencia de la República, y el General Lugo, Presidente de Carabobo, quedaron vis a vis en el centro de la mesa, y a continuación de ambos se colocaron los empleados de la Compañía y de la nación. El señor Smith brindó por la felicidad positiva y duradera de Venezuela y por su ilustrado Gobierno, e inmediatamente el general Guzmán Blanco brindó por la prosperidad del señor Smith y los demás ingenieros sus compañeros; por el Doctor Domínguez, que con perseverancia digna de elogio había allanado muchos inconvenientes que a la empresa se ofrecían; por el señor Iribarren Mora, el más decidido de los partidarios del ferrocarril: por los amigos de la prosperidad de Venezuela en Londres, señores Hemming y Baring y todos los individuos de la empresa del ferrocarril central".

El Presidente del Estado Carabobo hizo leer una hoja impresa, en la que se elogiaba al general Guzmán Blanco como fautor del Tratado de Coche. A lo que éste respondió, exaltando la labor del general Falcón. Luego animó al Doctor Larrazábal a decir unas palabras, quien lo hizo con gran elocuencia, destacando la influencia de los ferrocarriles en el progreso humano¹³⁸:

*"Apliquemos las fuerzas de nuestro espíritu y los tesoros de nuestra inteligencia al desarrollo incesante de nuestros propios intereses. Quinientos mil quintales de café, ciento cincuenta o doscientos mil fanegas de cacao, ochenta mil pacas de algodón representan hoy nuestra riqueza. Antes hemos añadido también a estos datos de exportación setecientos mil cueros... Pero eso no es nada; cuando tengamos caminos baratos, cuando tengamos **locomotoras de gran velocidad**, consumiremos la harina de Mérida, dejando la de Baltimore; consumiremos del arroz del Tuy con preferencia al de Génova y al de la India, que nos viene por Hamburgo, y comeremos la carne de Apure y de la zona de los pastos, tan buena como la de Inglaterra... Cuando tengamos esas **dos líneas paralelas sobre las cuales se deslizan los vagones** y podamos transportar de Gúiria a Maracaibo y desde las playas del mar Caribe hasta los llanos ardientes de Casanare, entonces, señores, Venezuela habrá multiplicado su riqueza con los conocimientos, enaltecido su importancia con la paz, hermanado su nombre con la gloria".*

De inmediato, la Compañía del ferrocarril central pretendía construir un tramo de Puerto Cabello a El Palito, para seguir luego construyendo una primera sección hasta San Felipe, por una longitud de 54 millas. Se habían presupuestado para esta sección 500.000 libras esterlinas, distribuidas en 10.000 acciones de 50 libras cada una. El Gobierno garantizaba a los accionistas un 9% anual de beneficio,

¹³⁸F. González Guinán, O. c., T. VIII; p. 346.

comprometiendo para ese efecto el 10% de los derechos de importaciones de las Aduanas de Puerto Cabello y de La Guaira¹³⁹.

González Guinán reporta una vez más sobre el estado de este (y otros ferrocarriles) a comienzos del año 1865: "*Los trabajos del ferrocarril central, que se iniciaron en diciembre de 1864* ¹⁴⁰, *continuaban en vigor. Esperábase que el contrato para el ferrocarril de La Guaira a Caracas, celebrado con el señor Pascual Casanova, pudiera ejecutarse. Otra concesión ferrocarrilera se había dado al mismo señor Casanova para construir una línea del Lago de Maracaibo a Betijoque o Sabana de Mendoza. La empresa del Ferrocarril del Este se hallaba paralizada*".

A comienzos de **1866**, se inauguró (por segunda vez, si tenemos en cuenta la realizada en 1858) el tramo de Ferrocarril Central de Venezuela, que iba desde Puerto Cabello a El Palito,¹⁴¹ si bien luego sería de nuevo abandonado, perdiéndose completamente. El historiador González Guinán relata en breves rasgos este acontecimiento¹⁴²:

"En los momentos en que la población de Caracas se entregaba a las locuras del grotesco carnaval, el Designado encargado de la Presidencia de la República (General Guzmán Blanco) partía, acompañado de algunos altos empleados, hacia La Guaira y allí se embarcaba con rumbo a Puerto Cabello, donde presidió el 13 de febrero la inauguración del trozo de ferrocarril construido entre el expresado puerto y El Palito. La festividad fue solemne. Allí se reunieron, con el Encargado de la Presidencia de la República, el Presidente del Estado Carabobo, General Marcos López; su Secretario, el Licenciado Lisandro Ruedas; el Comandante de Armas del Estado, General Jesús María Lugo, la señora esposa de éste, su señorita hermana, otras señoritas de Valencia, los empleados y personas notables de Puerto Cabello, recorriendo la vía férrea con entusiasmo indescriptible".

"Muchos discursos y brindis se pronunciaron, así en la Estación de El Palito como en Puerto Cabello; y el Encargado del Ejecutivo, General Guzmán Blanco declaró inaugurada la obra y abierto al tráfico el trozo de Puerto Cabello a El Palito... El 15 estaba el general Guzmán Blanco de regreso en la capital, altamente complacido por la fiesta que acababa de presidir; y deseando vigorizar la empresa del ferrocarril central acordó que se le pagaran 30.353,38 pesos que se le adeudaban, por intereses garantidos por el Gobierno, hasta el último de diciembre de 1865. Esta cantidad la suministraron en calidad de préstamo algunos comerciantes".

"Todas las personas que acompañaron al General Guzmán Blanco en su agradable viaje a Puerto Cabello, llevaron a la capital las más entusiastas

¹³⁹Cfr. F. González Guinán, O. c., T. VIII; p. 346.

¹⁴⁰González Guinán, O. c., T. VIII; p. 370.

¹⁴¹Cfr. Manuel Landaeta Rosales, "Gran Recopilación Geográfica, Estadística e Histórica de Venezuela", Tomo II, reeditada por el Banco Central de Venezuela, Caracas, 1963; p. 221.

¹⁴²Francisco González Guinán, "Historia...". O. c., Tomo VIII, Cap.XVII, pp. 421-422.

impresiones de la simpática fiesta; y no se habló de otra cosa en esos días entre los caraqueños, como que se trataba de la segunda importante tentativa de la era de los ferrocarriles; pero a poco fue notificada la sociedad de Caracas con la triste noticia de haber fallecido en París el ex Presidente de Venezuela señor Manuel Felipe Tovar".

El entusiasmo despertado por la inauguración de este tramo de Ferrocarril iba a tener decisiva influencia en la decisión de Guzmán Blanco de establecer las líneas férreas en Venezuela, tarea que pudo llevar a cabalidad años más tarde.

En la Memoria de Fomento de 1867, se da cuenta de los trabajos en las líneas férreas, señalando que la empresa del ferrocarril central explotaba el trozo de Puerto cabello a El Palito, y continuaba la obra hacia Sanchón. Pero se señala, también, que los demás ferrocarriles contratados no se habían comenzado a construir¹⁴³.

C. Proyecto de Ferrocarril de La Victoria a La Guaira (Lutowski 1865)

Ubicándolo en los inicios de 1895, el historiador Leszek Zawisa, antes mencionado, habla de un segundo proyecto de ferrocarril presentado por el ingeniero polaco Alberto Lutowski, el cual uniría la población de La Victoria con el puerto de La Guaira, pasando por Caracas.

*"Casi al mismo tiempo, Lutowski, asociado esta vez con el norteamericano Ricardo James y con los venezolanos Genaro Legórburu y Cecilio Acosta, propone al Gobierno un contrato para el trazado y la construcción de la línea de ferrocarril convencional, estimando su costo en un millón quinientos mil pesos y su extensión en 23 millas, lo que en realidad pretende retomar la antigua proposición inglesa, aunque esta vez se ofrece la línea para el tren de vapor"*¹⁴⁴.

El 30 de enero de 1865, antes de que Guzmán Blanco salga para Europa para negociar un nuevo crédito, Lutowski le envía su estudio titulado *"Cómo puede efectuarse pronto el ferrocarril desde la Victoria a La Guaira pasando por Caracas, en el cual no solamente se refiere a la realización de esta obra específica, sino al sistema de planificación y de contratación de ferrocarriles, proponiendo normas modernas y racionales de la licitación pública de las obras, recurriendo para su estudio a los ingenieros nacionales"*¹⁴⁵.

A este respecto insiste: *"Parece evidente que el problema del ferrocarril podría componerse en dos líneas de acción: una, interna, relacionada con la colocación de balasto y de rieles, todo lo cual podría realizarse contando con los ingenieros y operarios venezolanos; y otra, referente a las estaciones, locomotoras,*

¹⁴³Cfr. Francisco González Guinán, "Historia...". O. c., Tomo IX, Cap. XXI, p. 19.

¹⁴⁴Cfr. Leszek Zawiska, O. c.; pp. 216-217.

¹⁴⁵Leszek Zawiska, O. c.; p. 217.

*talleres y material rodante, donde el concurso de la tecnología extranjera será indispensable*¹⁴⁶.

Guzmán Blanco no tiene fe en la capacidad de la técnica venezolana en este campo y le recomienda entenderse con la Junta de Fomento de La Guaira, lo que significaba desplazar el problema de carácter nacional a un nivel local, provinciano, donde el proyecto no prospera¹⁴⁷.

En una de sus últimas cartas a Guzmán Blanco, Lutowski asoma, incluso, la posibilidad de acompañarlo en su próximo viaje a Europa, como plenipotenciario, del cual ya se venía hablando, con el fin de *“entrar en contacto con las empresas constructoras de las máquinas de vapor, pidiendo a la vez la aprobación para el trazado por él estudiado, cuya ejecución junto con movimientos de tierra, colocación de durmientes y de rieles, podría iniciarse mientras que dure el viaje. Sin embargo el exceso de optimismo del ingeniero se estrella contra la actitud práctica del político y gobernante, quedando el problema en suspenso, tanto más que la realización de una obra de esta magnitud exigía cuantiosos capitales que en Venezuela no existían*”¹⁴⁸.

De acuerdo a las Memorias presentadas al Congreso Nacional en este año, el ingeniero señor Lutowski figuraba como director de las obras públicas y, se aplaudió la creación de las Juntas de Fomento¹⁴⁹, que ya empezaban a funcionar con no poca eficiencia.

D. Proyecto de Ferrocarril Caracas a La Guaira (1867)

Antes de finalizar la década, en 1867, el general Bruzual, que había asumido la presidencia el 30 de abril, firmó *“en los Estados Unidos el contrato con Juan Nugent para la construcción del ferrocarril a La Guaira, garantizando el Gobierno a este empresario la utilidad, nada menos que de 9% anuales, ofreciéndole además 170 fanegadas de tierras baldías, una prima de 10 pesos por cada obrero extranjero traído a Venezuela y el privilegio del telégrafo que se construiría a lo largo de la línea del ferrocarril...”*¹⁵⁰. Zawisza se congratula de que este increíblemente gravoso contrato no se ejecutara.

¹⁴⁶Leszek Zawiska, O. c.; p. 217.

¹⁴⁷Cfr. Leszek Zawiska, O. c.; p. 217.

¹⁴⁸Cfr. Leszek Zawiska, O. c.; pp. 217-218. (...dicen que Ud., mi general irá pronto a Europa como plenipotenciario).

¹⁴⁹González Guinán, O. c., T. VIII; p. 435.

¹⁵⁰Leszek Zawisza, "Obras Públicas en el Año 1883", en VENEZUELA 1883, Tomo II, Ediciones Conmemorativas del Bicentenario del Natalicio del Libertador Simón Bolívar, Caracas, 1883, p. 218.

CONCLUSIÓN

Como hemos podido ver, a lo largo de esta breve reseña histórica, a partir de la gesta de la Independencia, los sucesivos gobiernos de Venezuela, en forma permanente, sintieron la necesidad urgente de construir ferrocarriles en diversas partes del país, como parte de su preocupación general por el desarrollo de caminos. Muchos de ellos quedaron sobre el papel, en forma de proyectos, como meras utopías, o como intentos perdidos en el laberinto de la burocracia, quizás por una especie de impotencia coyuntural. Sumando los esfuerzos de aquí y de allá, se tendieron seis o siete kilómetros de rieles, se compraron varias máquinas de vapor y sólo en algún tramo se vio funcionar por breve tiempo un ferrocarril completo con su locomotora y sus vagones.

En general, exceptuando el caso del ferrocarril de las Minas de Aroa, todos estos primeros esfuerzos, reales y tangibles, se llevaron a cabo, con dineros del tesoro nacional, sin que se lograran obtener resultados satisfactorios, debido en gran parte a las frecuentes revoluciones que siguieron a la Guerra de la Independencia¹⁵¹.

Esta primera experiencia llevaría, en el inmediato futuro, a recurrir al sistema de concesiones. Cupo al General Antonio Guzmán Blanco, llevar a cabo esta política de desarrollo que marcará el inicio de los verdaderos planes ferrocarrileros del país, como veremos en la segunda parte del presente trabajo. Antes de finalizar el siglo, Venezuela llegó a contar con un desarrollo ferrocarrilero de unos 840 Kilómetros de extensión, compuesto de once líneas, aunque de anchuras de vía diferentes. Se trata de un período que llamaremos "El Desarrollo Ferrocarrilero del Guzmancismo", que va de 1870 a finales del siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA

- Arcila Farías, Eduardo; "Historia de la Ingeniería en Venezuela", Tomo II, Editorial Arte, Caracas, 1961.
Arraiz Lucca, Rafael; "El Ferrocarril en Venezuela: Una Historia sobre Rieles", editorial Ex Libris, Caracas, Septiembre 2006
Ashton, T.S., "La Revolución Industrial", Ediciones del Fondo de Cultura Económica (Breviarios), México-Buenos Aires, 1959 (3ra ed.).
Cajigal, Juan Manuel; "Camino Carretero de La Guaira", artículo publicado en El Correo de Caracas, del 28 de abril de 1839; y "Escritos Literarios y Científicos", recopilación. llevada a cabo por Luis Correa, Caracas, 1930
Cortázar, Roberto, ed.; "Cartas y mensajes de Santander", Vol. V, Bogotá, 1954.
Deane, Phyllis; "La Primera Revolución Industrial", (Cap. V; La Industria Algodonera), ed. Provenza, Barcelona, 1975 (3ra ed.)
Diario de Avisos y Semanario de Provincias, mes 10 mo, N° 252, Año I, Caracas, 13 de noviembre de 1850; del 13 de noviembre de 1850, Serie 11, N° 85. Editorial: El Tonel (Sic) del Avila; del 23 de noviembre de 1850, Año I, Serie 11, N°. 88; Editorial: "Datos que manifiestan la posibilidad de construir un ferrocarril entre Caracas y La Guaira". En el opúsculo del 13 de noviembre de 1850; del 27 de noviembre de 1850, Serie 12, N° 89. Editorial; del 30 de noviembre de 1850, Serie 12, N° 90.

¹⁵¹Cfr. Lucio Baldó, "Los Ferrocarriles de Venezuela", en *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, N° 82, Caracas, Venezuela, Año 1938; p. 1.071.

- Diario *El Astrónomo*, del 5 de julio de 1825.
- Diario *El Colombiano* del 11 de marzo de 1825, del 11 de mayo de 1825, N° 105, del 15 de junio de 1825, del 18 de mayo de 1825
- Diario *El Venezolano*, edición del 24 de marzo de 1842
- Discurso del Honorable Representante Thomas Löring, de Hingham, en Massachusetts, al tratar la Legislatura de ampliar el auxilio a la construcción del Gran Ferrocarril del Occidente; Marzo, 20, 1839.
- Eastwick, Edward B.; "Venezuela o Apuntes sobre la Vida en una República Sudamericana, con la Historia del Empréstito de 1864", traducción de la edición inglesa en Chapman and Hall, London, 1868, llevada a cabo por Angel Raúl Villasana, Ediciones del Banco Central de Venezuela, Tip. Vargas, Caracas, 1959.
- FEDETRANSPORTE, "30 Años Luchando por la Revolución Social Venezolana", 30 Aniversario de la Federación de Trabajadores del Transporte de Venezuela, Nov. 1947-1977; Caracas, Nov. 1977.
- Fortoul, Gil; "Historia Constitucional de Venezuela", Tomo II.
- Fundación Vicente Lecuna y Banco de Venezuela, eds., *Cartas del Libertador* (2da edición), Vol V, p. 35, Caracas, 1967.
- Gerstäcker, Friedrich (1816-1872); "Viaje por Venezuela en el año 1868", La traducción al castellano se debe Ana Gathmann y fue publicada por la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV, Caracas, 1968.
- González Guinán, F., "Historia Contemporánea de Venezuela", Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas, 1954; Tomo V, Tomo VI, Tomo VII, Tomo VIII, Tomo IX.
- http://www.lablaa.org/blaavirtual/exhibiciones/ferrocarriles/secciones/historia_general.htm
- Iribarren, Guillermo; "Pensamientos sobre Caminos", (Caracas, 1847), reproducido, en 1960, por la oficina de Publicaciones de Secretaría General de la Presidencia de la República, Imprenta Nacional, Caracas.
- Jeaffreson, J. C.; "The Life of Robert Stephenson", 2 vols.. London, 1864.
- Landaeta Rosales, Manuel , "Gran Recopilación Geográfica, Estadística e Histórica de Venezuela", Tomo II, Imprenta Bolívar, Caracas, 1889; re-editada por el Banco Central de Venezuela, en la Colección del Cuatricentenario de Caracas, 1963
- Leyes y Decretos Reglamentarios de los Estados Unidos de Venezuela, Ministerio de Relaciones Interiores, Caracas, 1943. Son treinta tomos, (Tomo IX Ferrocarriles).
- Matheus, Robert Paul; "Violencia Rural en Venezuela: 1840-1858" (Antecedentes Socio-económicos de la Guerra Federal), Monte Avila Editores, Caracas, 1977.
- Memoria del Ministerio de Fomento, de 1865.
- Museo del Transporte de Venezuela; "Rescate de la Locomotora Halacón", Caracas, 1975.
- Nieschulz de Stockhausen, Elke; "Periodismo y Política en Venezuela: Cincuenta Años de Historia", en la Revista *Montalban*, Universidad Católica Andrés Bello, Tomo 10, Caracas, 1980.
- Pérez Vila, Manuel; "Hechos y Documentos para la Historia del Ferrocarril", en la revista *Líneas*, N° 278, junio de 1980.
- Rosas Marcano, Jesús; "Por Tacagua el fantasma de Stephenson: 1781-1981", en *El Nacional*, de fecha 27 de diciembre de 1981.
- Smiles, Samuel; "Lives of the Engineers", Vol V, London, 1873.
- Tallenay, Jenny de; "Recuerdos de Venezuela", traducción de René L. F. Durand, Edit. Ministerio de Educación, Caracas, 1954.
- Urquijo, José I.; "Primer Proyecto de Ferrocarril de Venezuela 1824-1825", en la Sección Documentos de la Revista sobre Relaciones Industriales y Laborales, Número 12/13, UCAB-Caracas, enero-diciembre de 1983, pp. 121 a 136.
- Verna, Paul; "Las Minas del Libertador: Tres Siglos y Medio de Historia Venezolana, 1605-1972", Ed. de la Presidencia de la República, Colección Contorno Bolivariano, N° 1, Caracas, 1975.
- Zawisa, Leszek; "Arquitectura y Obras Públicas en Venezuela, Siglo XIX", Ediciones de la Presidencia de la República, Imprenta Nacional, Caracas, 1989, Tomo 3, p. 316.
- Zawiska, Leszek; "Obras Públicas en el año 1883", Caracas, 1983, Tomo II, (ediciones conmemorativas del bicentenario del natalicio del Libertador Simón Bolívar.