

RESEÑAS

Alfonso Arellano Cárdenas. *El ferrocarril del Táchira: ingeniería y arquitectura entre 1893 y 1926*. San Cristóbal: Universidad Nacional Experimental del Táchira, (Serie Divulgación, 1). 2008. 226 p.

Ildefonso Méndez Salcedo
Universidad Nacional
Experimental del Táchira

ildefonsomendez@yahoo.com

Un tema de la historia de Venezuela sobre el que se han hecho notables contribuciones en los últimos años es el dedicado a la red de ferrocarriles construida en el territorio nacional entre las décadas finales del siglo XIX y las primeras del XX. El resultado de estas indagaciones es la publicación de un conjunto de trabajos que sobresale por la reinterpretación de los hechos históricos, el rigor en el uso de la metodología, la consulta de una gran cantidad de fuentes de información y la atención prestada a otros asuntos ignorados por la historiografía. En tal sentido debemos mencionar el esfuerzo realizado por historiadores como José Murguey Gutiérrez, Nikita Harwich Vallenilla, Luis Cordero Velásquez, Samuel Hurtado Salazar, José Ángel Rodríguez, entre otros.¹

Sirvan estas palabras de introducción para referirnos a un nuevo libro sobre el tema, el cual lleva por título *El ferrocarril del Táchira: ingeniería y arquitectura entre 1893 y 1926*, cuyo autor es el profesor Alfonso Arellano Cárdenas, arquitecto formado en la Universidad Simón Bolívar, con estudios de Maestría en Historia de la Arquitectura y el Urbanismo y de Doctorado en Arquitectura, en



la Universidad Central de Venezuela. Esta publicación se basa en los resultados del trabajo de grado que presentara para optar al título de Magister Scientiarum. Veamos a grandes rasgos algunos puntos de interés surgidos de la lectura de la obra.

1. Debemos señalar que antes de exponer la parte técnica de su estudio, el autor traza el contexto histórico que le sirve de marco, signado por la dominación de uno de los grandes caudillos del siglo XIX (Antonio Guzmán Blanco) y por la llegada al poder de la hegemonía andina a comienzos de la centuria siguiente (Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez). Es la época en la que el café es el principal rubro de exportación de la economía venezolana, aunque muy pronto se verá desplazado por el petróleo.

2. En cuanto al ámbito espacial, si bien la investigación se circunscribe al territorio que abarcó el ferrocarril del Táchira, esto no impide que el autor extienda su rango de acción a la totalidad de la región Andes-Zulia, formada por la jurisdicción del Gran Estado de los Andes (Mérida, Táchira y Trujillo) y el Estado Zulia. Debemos recordar los lazos de intercambio que existieron entre dichas entidades, algo que se venía practicando desde la época colonial, teniendo como punto de entrada y salida a la ciudad y el puerto de Maracaibo.

3. La construcción y el funcionamiento del Gran Ferrocarril del Táchira es producto de la coincidencia de tres grupos de intereses: en primer, de los grandes comerciantes del café producido en las tierras tachirenses; luego, de los propios cultivadores independientemente de las cantidades cosechadas; y por último, de los gobiernos regionales implicados, así como del gobierno nacional. Había la necesidad de unir el mayor número de esfuerzos para sacar adelante la empresa, máxime cuando el Estado no podía costearla directamente.

4. En 1883 se creaba en Maracaibo una Junta de Fomento con la misión de estudiar y presentar los proyectos necesarios para la construcción de una vía férrea que comunicara el territorio tachirense con el sur del lago. Este organismo tendría representantes de las secciones Zulia, Táchira y del gobierno nacional. Con el tiempo esta junta se transformaría en la compañía anónima Gran Ferrocarril del

Táchira, cuyos principales accionistas, a pesar de la iniciativa de los particulares, terminaron siendo los gobiernos mencionados.

5. Merece destacarse el esfuerzo individual de varias personalidades involucradas en la construcción y el funcionamiento de la compañía ferrocarrilera: Benito Roncajolo (c. 1825-1900) y sus hijos Juan y Andrés Roncajolo (m. 1898), principales promotores de la empresa; José Trinidad Colmenares (m. 1908) y Henrique París, primeros gerentes de la institución; Melchor Centeno Grau (1867-1949) y Enrique Loynaz Sucre (1875-1922), ingenieros responsables de gran parte de las obras ejecutadas; y Alberto Roncajolo (m. 1940), ingeniero y gerente en la última etapa de la empresa.

6. Entre 1893 y 1914 se construyeron los 120 kilómetros de la línea férrea entre Encontrados y Estación Táchira (San Félix), trabajo realizado en tres etapas: Encontrados-La Fría (1893-1895, con 104,5 Km), La Fría-Uracá (1897-1898, con 10 Km) y Uracá-Estación Táchira (1912-1914, con 5,5 Km). Leamos los nombres de las estaciones principales: Encontrados, Gallinazo, El Chao, Valderramas, Buena Esperanza, Laureles, Sal de Reyes, La Perra, El Guayabo, Las Cabullas, San José de las Palmas, Orope, La Fría, Uracá y Estación Táchira. Posteriormente, sería construido el único ramal que tuvo la línea férrea, entre Orope y Boca del Grita (1926-1933, con 11,5 Km).

7. Es importante señalar la labor desempeñada por los ingenieros del ferrocarril en sus distintas etapas: Miguel Giacobi, Melchor Centeno Grau, Enrique Loynaz Sucre y Alberto Roncajolo. Es lógico que cada uno de ellos le imprimiera su sello particular a las obras ejecutadas de acuerdo con su formación profesional, el carácter de cada situación y la obtención de los recursos necesarios. El autor estudia con detenimiento el proceso de construcción de la línea férrea destacando los méritos y las deficiencias de los trabajos realizados.

8. La parte más valiosa de la investigación se refiere al proceso de construcción de las estaciones y al surgimiento de los centros poblados aledaños. Son de gran interés las noticias relativas al desarrollo urbanístico y arquitectónico propiciado por la empresa del ferrocarril. En cada caso se describen las obras realizadas de

acuerdo con sus funciones: terminales, oficinas, habitaciones, almacenes, depósitos y talleres. Igualmente, se mencionan los estilos arquitectónicos predominantes, así como las técnicas y los materiales utilizados con más frecuencia. Destaca la información recopilada sobre el desarrollo de las poblaciones surgidas o consolidadas a lo largo de la vía férrea: Estación Táchira, Encontrados, El Guayabo, Orope, La Fría, Uracá y Boca del Grita.

Por último, debe señalarse la riqueza y diversidad del material consultado por el autor durante la investigación: Bibliografía (documentación impresa, monografías individuales y colectivas, obras de referencia y publicaciones oficiales) y Hemerografía (diarios y revistas). Igualmente, hay que destacar la incorporación de un gran número de ilustraciones (figuras) que complementan lo expresado en el texto (croquis, cuadros, dibujos, facsímiles, fotografías, gráficos, mapas, planos y retratos).

Notas:

- ¹ José Murguey Gutiérrez, *Controversia colombo-venezolana en la construcción del Gran Ferrocarril del Táchira*. Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 1988; *La construcción de los ferrocarriles en la sección Trujillo del estado Los Andes, 1881-1889*. Mérida: Universidad de los Andes, [1989] y *Construcción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles en Venezuela*. Mérida: Universidad de los Andes, 1997; Nikita Harwich Vallenilla, "Ferrocarriles", en *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1989, t. E-O, pp. 172-175; Luis Cordero Velásquez, *La Venezuela del viejo ferrocarril*. Caracas: Presidencia de la República, 1990; Samuel Hurtado Salazar, *Ferrocarriles y proyecto nacional en Venezuela, 1870-1925*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1990; y José Ángel Rodríguez, *El paisaje del riel en Trujillo, 1880-1945*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1994.