

CARRETERAS Y FERROCARRILES: ARQUETIPOS DEL PROYECTO LIBERAL GUZMANCISTA

José Alberto Oliviar

*Maestría de Historia Republicana de Venezuela
Universidad Central de Venezuela*

Resumen:

Entre las primeras prioridades de los hombres de Estado que asumieron la conducción de la República de Venezuela a partir de la disolución de la Gran Colombia en 1830, estuvo presente la necesidad de comunicar interiormente el territorio. Este aspecto ya dilatada los pensamientos de sus más cercanos antepasados en los últimos años del periodo colonial, quienes reunidos en el Real Consulado de Caracas, procuraron incentivar el mejoramiento de los caminos que vinculaban la producción agropecuaria de sus haciendas con los principales centros de consumo interno y externo. Correspondería al General Antonio Guzmán Blanco a lo largo de su predominio personal de dieciocho años (1870-1888) cristalizar buena parte del proyecto liberal enarbolado por su progenitor desde las páginas de El Venezolano hacia 1840. Las carreteras y ferrocarriles que tuvo Venezuela hasta muy entrado el siglo XIX fueron en su mayor parte hechura de este polémico personaje histórico. De allí el interés por reconstruir en líneas generales el proceso que llevó a la edificación de las vías de comunicación terrestres en una época en que fueron considerados pilares de la civilización y el progreso de la sociedad.

Palabras clave:

Venezuela - Guzmancismo - Carreteras - Ferrocarriles - Liberalismo - Progreso.

1.- La Política de Carreteras del Guzmancismo

El triunfo de la revolución de abril de 1870 no solo implicó el retorno a la palestra pública del general federalista, Antonio Guzmán Blanco, sino la implementación autocrática del proyecto liberal en ciernes. Entre las primeras disposiciones puestas en práctica por el nuevo jefe nacional estuvo el fomento de la vialidad terrestre, aspecto que había ocupado su atención durante las interinarias ejercidas como Primer Designado

encargado de la Presidencia de la República entre 1863 y 1866, durante las recurrentes ausencias del entonces Presidente Juan Crisóstomo Falcón (1864-1869).

En ese lapso, Guzmán había dirigido y supervisado la construcción de varios caminos carreteros que partían desde Caracas hacia el este y el oeste, particularmente en este último se hizo el mayor hincapié, logrando su culminación hasta La Victoria, siendo inaugurada por el propio Guzmán Blanco en 1866. En ese entonces la retórica oficial manifestaba su complacencia por este acontecimiento que marcaba un nuevo hito en la vida institucional del país puesto que desde la inauguración de la carretera Valencia-Puerto Cabello en 1853 no se había vuelto a efectuar un ceremonial de tal magnitud para festejar un hecho de esta naturaleza.

Este precedente que contó con el influjo personal del joven general federalista cobró mayor auge en la década siguiente, cuando éste se hace con el poder absoluto y se erige en *Regenerador de Venezuela* a través de la ejecución de un conjunto de iniciativas de orden físico e intelectual. Es así como al lado del célebre decreto de instrucción pública, gratuita y obligatoria dictado en 1870, se procede a la demolición de las viejas estructuras de estirpe colonial para dar paso a nuevos establecimientos cívicos que cambiaron la fisonomía de una ciudad en ruinas, estancada en el tiempo y aferrada por instintos conservadores a preservar los íconos de una sociedad enclaustrada en unas pocas cuadras planimétricas que veía con recelo su proyección hacia los suburbios más cercanos.

La necesidad de comunicación interior estaba de manifiesto desde mucho antes de la independencia. Desde la época colonial grupos de hacendados criollos reunidos en el Cabildo o el Real Consulado de Caracas habían procurado los medios para la mejora de las distintas vías de comunicación de la provincia a fin de incentivar el comercio de los productos estancados a causa del penoso estado de los caminos de recua y los elevados fletes que debían sufragar para que los frutos de sus haciendas no se perdieran.

Esta situación siguió latente en los primeros años de la república, tal como lo recoge con vivo dramatismo Antonio Leocadio Guzmán desde las páginas del periódico *El Venezolano* en 1845:

“El comercio interior casi no existe; sin caminos, sin población adecuada (...) no hay tráfico interior, que trasladando los productos aumenten los valores y provea con ellos nuestras necesidades recíprocas (...) algunas salazones del oriente, y unas pocas e insignificantes manufacturas de occidente y de vez en cuando, mezuina azúcar y algún maíz, cuyo valor absorben los transportes, es lo que vemos cruzarse entre nuestros pueblos del centro de la República” (Leocadio Guzmán, A., 1983: Vol. 5, 411).

Ese escenario llegaría a ser palpado con toda crudeza por su joven hijo, Antonio Guzmán Blanco, titulado de abogado y devenido en oficial de montonera, durante sus correrías como secretario del General Falcón en medio de la cruenta guerra federal (1859-1863). Es muy probable que aquella visión haya contrastado dramáticamente con lo observado por él años antes, entre 1857 y 1858, durante su estadía en las ciudades

de Filadelfia y Nueva York en calidad de cónsul de Venezuela, cuyas calles principales y vías de conexión al exterior eran un signo del avance civilizatorio del hombre sobre la naturaleza áspera y feroz.

Hasta entonces el joven Guzmán, no había conocido otros parajes que los solariegos caserones de Caracas, La Guaira y Petare, amén de los estrechos caminos de recua que a duras penas vinculaba los puertos con las capitales de las provincias, cuyos trozos en ocasiones no distaban mucho de los ancestrales senderos indígenas recorridos por los conquistadores. La impresión de ese corto trecho fuera de Venezuela cobró mayor envergadura a finales de 1863 cuando investido como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario tuvo la oportunidad de viajar a Londres para negociar un proyecto de empréstito.

Érase Inglaterra la cuna de un aparataje industrial donde sus máquinas de vapor habían revolucionado las estructuras económicas y sociales de una comunidad de arraigada mentalidad absolutista, catapultando su poderío monetario más allá de sus fronteras naturales. Para entonces el reino británico se encontraba cruzado por más de 20 mil kilómetros de carreteras macadamizadas cuyo sólido revestimiento y compactación había mejorado notablemente el tráfico terrestre (Harwich Vallenilla, N., 1992: 36).

El estado de atraso de Venezuela se hacía más agudo ante el cúmulo de dificultades físicas y económicas que conspiraban contra la realización de un programa de obras públicas perdurable en el tiempo. Así lo reconocía, Martín J. Sanabria, Ministro de Fomento en 1871 al referirse a los retrasos ocurridos en la reparación de una de las vías carreteras decretadas por Guzmán Blanco:

“La experiencia ha probado que los recursos del país por ahora no permiten hacer esas obras con toda perfección i que el resultado obtenido es que los fondos se consumen i pasan los años sin agilizar nada” (*sic*) (AGN, sección Ministerio de Fomento, Tomo 142, 1871: f. 45).

Para dar una salida a esta crítica situación de carestía generalizada, Guzmán Blanco orientó sus primeras acciones a dar regularidad y orden a las finanzas públicas, para ello procedió a crear a finales de 1870 una asociación denominada Compañía de Crédito integrada por los representantes de las principales casas comerciales establecidas en Caracas, a fin de servir de fiadores del tesoro nacional proporcionando los fondos necesarios para el cabal funcionamiento del gobierno.

De esta forma a la par que se procedía a regularizar los pagos de la deuda pública, el nuevo régimen presidido por Guzmán Blanco pudo contar con un aparato administrativo que le permitió ejecutar sin mayores sobresaltos el primer programa de obras públicas de la Venezuela republicana.

Este programa ya había sido implícitamente expuesto por Guzmán Blanco en 1865 cuando le correspondió en calidad de encargado de la Presidencia de la República presentar un mensaje al Congreso de ese año, en donde hizo un compendio de las privaciones físicas que caracterizaban a la Venezuela de mediados del siglo XIX,

destacando la falta de escuelas, telégrafos, acueductos, obras portuarias y de caminos carreteros aptos para el paso de coches y carruajes, obras ellas de uso común en otras latitudes (Arellano Moreno, A., 1970: Tomo I, 292). En resumidas cuentas se necesitaba fomentar el progreso material del país y hacerlo atractivo para el establecimiento del capital extranjero ávido de nuevos mercados donde colocar su dinámica sobreproducción.

Las dos primeras carreteras que recibieron atención por intermedio del Ministerio de Fomento fueron las del sur y el este, cuyos puntos de partida se iniciaban en la ciudad de Caracas y se dirigían hacia Charallave y Guatire respectivamente. Ambas carreteras luego de su inauguración en 1874 sirvieron de medios de penetración para el establecimiento de dos ensayos de inmigración promovidos por el gobierno guzmancista: la colonia Bolívar en Araira y la colonia Guzmán Blanco en el valle de Guatupo.

Para coadyuvar los gastos de construcción de estas dos primeras carreteras se procedió en primera instancia a regularizar la multiplicidad de peajes que habían sido creados por las diferentes autoridades estadales y municipales a lo largo de los caminos señalados que lejos de facilitar la obtención de recursos para la conservación de las vías, se convirtieron en mecanismos restrictivos de la libre circulación económica y en aposento de múltiples irregularidades. En su lugar, se establecieron solo dos peajes a la entrada de cada camino, administrados por Juntas de Fomento designadas directamente por el ministerio del ramo (Venegas Filardo, P., 1983: Tomo V, 227-228).

Los resultados provechosos de estas medidas de paradjico corte centralizador en medio de un régimen federal, fueron extendidos en el ámbito nacional al ordenarse en 1873 la supresión de todos los peajes existentes en la república y el establecimiento de un solo impuesto de tránsito sobre los productos que entraran y salieran por los diferentes puertos del país (Ibidem: 226-227). Un 40 % de este tributo se destinaria a la apertura y conservación de vías carreteras en los diferentes estados de la federación.

A la lista inicial de carreteras en construcción se incorporarían otras más, extendiendo sus ramificaciones hasta recónditas poblaciones que otrora habían permanecido en franco aislamiento, como lo eran Ocumare del Tuy, San Casimiro, San Juan de los Morros, Nirgua, San Felipe, San Carlos, Barquisimeto, Coro, entre otras.

El avance civilizatorio emprendido por Guzmán Blanco en materia de obras públicas le permitió regocijarse al momento de rendir cuentas al Congreso de 1874, donde expuso tener en ejecución un total de 126 obras a lo largo del territorio nacional, de las cuales 35 se referían a vías de comunicación (CPPVSXIX, 1983: Tomo II, Vol. 2, 396). Agregaba el *Ilustre Americano* que el trabajo cumplido no tenía parangón en la vida institucional del país "... habiendo realizado en menos de tres años lo que había dejado de emprenderse en medio siglo..." (Ibidem: 397).

La magnitud de las actividades asumidas por el Ministerio de Fomento como ente encargado de promover la riqueza material del país, llevó a la creación de un nuevo ministerio especialmente dedicado al ramo que ocupaba la atención preferente del autócrata civilizador. Al Ministerio de Obras Públicas correspondió dirigir la

dinámica constructora de un septenio prolijo de transformaciones que a su término en 1877, arrojaba como resultado la construcción de 35 carreteras a un costo total de Bs. 2.106.455 (Arellano Moreno, A., Ob. Cit.: 69).

Cuando fue objeto de ataques después de concluido el septenio, Guzmán Blanco pedía la reunión de los principales ingenieros del país para que ellos mismos dieran cuenta de la obra material emprendida durante su gobierno, señalando que "... a ellos se debe esa red de carreteras que tanto está contribuyendo al incremento del trabajo, el desarrollo de la industria, el aumento de los valores radicados y a la riqueza de la república..." (CPPVSXIX, 1983: Tomo II, Vol. 2, 408).

Una muestra de los beneficios deparados por la mejora en las vías de comunicación lo representó el ramal de la carretera de occidente dirigido hacia San Juan de los Morros y a Ortiz. Señala la memoria de obras públicas de 1877 que la vía carretera había permitido dinamizar el intercambio comercial de ambas poblaciones, convirtiéndolas en puntos de convergencia a donde concurrían buena parte de los frutos y ganado de a pie que era enviado desde el llano con destino a Caracas (Memoria MOP, 1877: XCVIII).

Sin embargo, las condiciones físicas que caracterizaban las carreteras del guzmancismo no fueron del todo satisfactorias. Así se puede inferir tomando como referencia las descripciones escritas por Jenny de Tallenay, hija del encargado de negocios y cónsul general de Francia, durante su estadía en Venezuela entre 1878 y 1881.

Las impresiones recogidas por esta dama de origen europeo son en líneas generales un importante testimonio de la vida social y política transcurrida en una época que atrajo la atención de muchos observadores extranjeros. Llama la atención el interés de Tallenay por hacer notar el estado de las vías carreteras, recorridas durante sus paseos por los alrededores de Caracas y luego a su regreso de Valencia, tomando la ruta de los valles de Aragua a los Teques.

La primera carretera que hubo de conocer fue la encumbra ruta entre la Guaira y Caracas, inaugurada en 1846 pero objeto de reparaciones generales durante el primer gobierno de Guzmán Blanco. Al respecto la memoria del Ministerio de Fomento de 1874 hace referencia a los constantes derrumbes que se suceden a lo largo de la vía en la temporada de invierno, los múltiples hoyos que debían ser objeto de permanente relleno para asegurar el paso de coches y carruajes (Memoria MOP, 1874: XIV-XV).

Tallenay anota entre sus recuerdos publicados años después en Francia, su paso a lo largo del vericuetto camino carretero en 1878:

"La carretera, siempre más y más abrupta, era de las más pintorescas. De un lado un profundo precipicio medio oculto por masas de vegetación; del otro se elevaba un baluarte de rocas donde se adherían a duras penas algunos cactus cargados de espinas. Mientras tanto, estábamos sacudidos de tal modo por el vaivén del coche que hubieran repiqueado nuestros huesos si hubieran sido de bronce (...) Fuimos de este modo de una pendiente a otra subiendo siempre, durante cuatro horas

(...) A veces recuas de carretas y burros obstruían la vía y retardaban nuestros movimientos..." (De Tallenay, J., 1989: 37-38).

Las anteriores apreciaciones reflejan un rudimentario camino, ambiciosamente llamado carretera por las memorias oficiales, construido en forma de terraza a las márgenes de las estrechas laderas entreabiertas por el relieve cordillerano. Asimismo, resalta el hecho que los hoyos apuntados en la memoria de 1874, continuaban siendo una de las dificultades topográficas de la vía.

Posteriormente, la visitante francesa realiza una excursión hacia los suburbios caraqueños ubicados al este y el oeste. A su llegada a Petare, Tallenay señala haber presenciado la conversión de la carretera del este en un "torrente" producto de una fuerte precipitación. (Ibidem: 113) Esto indica la falta de obras de alcantarillado y desagües para el adecuado encauzamiento de los riachuelos adyacentes a la carretera. En efecto, la citada memoria de fomento de 1874, constata la existencia de "... *varias cañadas, cuyas corrientes de norte a sur, destruían el camino al atravesarlo*" (Memoria MF, 1874: XIX).

En otra parte de sus recuerdos, hace una crónica sobre sus vivencias en torno al trayecto entre Puerto Cabello y Valencia: "... *Estábamos horriblemente sacudidos porque el camino estaba lleno de baches (...)* A nuestra izquierda se encajonaba una profunda quebrada que hacia falta costear a causa de las colinas que a nuestra derecha estrechaban la vía. (De Tallenay, J., Ob. Cit.: 207).

Este relato se asemeja mucho a lo descrito en cuanto a las condiciones de la carretera Caracas-La Guaira. En general el trazado de las carreteras decimonónicas que surcaban los abruptos valles de la cordillera de la costa donde se asentaban los principales centros productivos, se delineaban siguiendo el curso de los ríos o apegados a los desfiladeros de las montañas.

La cercanía de los cursos de agua provocaba en las temporadas de lluvia graves estragos en las rutas terrestres, volviéndolas un inmenso lodazal prácticamente intran-sitable. Aun cuando, el gobierno guzmancista introdujo mejoras en las técnicas de construcción de las carreteras, sobre todo en la edificación de puentes, estos en su mayor parte se deterioraban con suma rapidez, cediendo ante las arremetidas de las aguas.

2.- El Ferrocarril en Venezuela. Símbolo del Progreso y la Civilización

Después de finalizado el glamoroso periodo de construcciones del septenio (1870-1877), Guzmán Blanco parte al exterior impregnado por la idea de ver a su regreso establecida la industriosa locomotora en suelo venezolano. En efecto, ya en la postrimería de su gobierno tuvo lugar la suscripción de un ambicioso contrato para la construcción de un ferrocarril entre Caracas y la Guaira (Memoria MOP, 1876: 173-174).

La reacción antiguzmancista promovida por su sucesor en la presidencia el general Francisco Linares Alcántara (1877-1878) pareció dar al traste con la iniciativa,

siendo calificada por sus detractores como de ruinoso por el cúmulo de compromisos adquiridos a costa de la renta aduanera del país. De allí la orden de suspensión de la mayor parte de las obras dejadas en construcción por el septenio, entre ellos el ferrocarril mencionado. Poco después el gobierno alcantarista decidió continuar la política de carreteras de su antecesor por considerar que las mismas brindaban beneficios más inmediatos al facilitar las comunicaciones, aumentando el intercambio comercial entre los pueblos, cuestión que en última instancia haría más rentable la construcción de líneas férreas (Memoria MOP, 1878: XIII - LXXVII).

La repentina muerte del General Linares Alcántara y el consecuente triunfo de la revolución reivindicadora en 1879 permite a Guzmán Blanco asumir nuevamente la presidencia por espacio de cinco años hasta 1884. Su retorno coincidiría con la conmemoración del primer centenario del natalicio del Libertador en 1883, hecho que movió el interés del caudillo por hacer coincidir la magna celebración con la inauguración de nuevas obras públicas que a la postre sirviera para ensalzar su propia figura.

Para ello se propuso retomar con mayor ahínco la construcción del ferrocarril a la Guaira, el cual se convertiría en el mayor símbolo de su gesta civilizadora. No en vano el diario La Opinión Nacional, principal órgano oficioso del régimen guzmancista, mantuvo un permanente monitoreo sobre el avance de la obra, informando en tono de crónica el más mínimo detalle a fin de estimular la expectativa pública, desestimando las críticas de sectores opuestos al establecimiento del ferrocarril y anunciando por adelantado sus efectos multiplicadores:

"...Los que se quejan de no hallar en que ocuparse tendrán trabajo de sobra.

Abundará el dinero. Caracas será una feria de compradores y vendedores. El ferrocarril es como una pila eléctrica, movilizará todos los cuerpos, sacudirá todas las fibras, animará todos los decaídos, levantará todas las esperanzas y abrirá las puertas de nuestro grandioso provenir" (La Opinión Nacional, 1881: N° 3508).

Paralelamente los detalles del ferrocarril comenzaron a copar las páginas anuales de las memorias de obras públicas entregadas a las cámaras legislativas. Ya desde 1881 la sección correspondiente a la dirección de vías de comunicación y acueductos, dedicada anteriormente a mostrar en detalle las carreteras en construcción quedó convertida en un catálogo de documentos acerca del nuevo camino de hierro.

En la memoria del Ministerio de Obras Públicas correspondiente al año final del quinquenio guzmancista, se puede observar que el ramo de las carreteras se invirtió Bs. 159.039 repartidos en cinco carreteras. En contraste con la suma de Bs. 305.117 destinados a la construcción de tres líneas férreas (Memoria MOP, 1884: 168). Las carreteras atendidas por el gobierno federal durante el año anterior a la cuenta fueron: Caracas a la Guaira, Caracas a oriente, Caracas a occidente, Caracas al sur y una nueva vía de Cura a Macapo. Por el lado de los caminos de hierro estaban el de Caracas a la Guaira, el de Valencia a Puerto Cabello y el de Caracas a Santa Lucía.

Este giro de prioridades en materia de vías de comunicación no mostró mayores modificaciones durante el último gobierno de Guzmán Blanco, conocido como La

Aclamación entre 1886 y 1887. La memoria de obras públicas presentada a los pocos meses de la partida sin retorno del *Ilustre Americano* en 1887, refleja el declive definitivo de los caminos terrestres que otrora fueron los estandartes más representativos de su hegemonía.

Sólo tres carreteras, una de San Juan de los Morros a Parapara, otra de Cerro Pelón a San Juan de los Morros y una de las Adjuntas a Macarao, revelan la inocuidad de este tipo de vía de comunicación frente a 18 ferrocarriles reseñados en la memoria. La suma de lo erogado en carreteras fue de Bs. 63.932 siendo mucho menor a lo destinado en ferrocarriles que totalizaba Bs. 1.437.804 (Memoria MOP, 1887: LVIII).

Para 1887 se encontraban en servicio seis líneas, a saber: Caracas-La Guaira; Maiquetía-Macuto; Caracas-Petare; Caracas-El Valle; La Ceiba-Sabana Mendoza y Tucacas-Minas de Aroa. Los restantes estaban en fase de construcción, estudio y levantamiento de planos.

El abandono de las carreteras edificadas en el septenio obedeció al firme convencimiento por parte de Guzmán Blanco de tomar provecho al interés manifiesto de empresarios ingleses, franceses y alemanes por expandir el negocio de los ferrocarriles en América. Para entonces el *boom* ferrocarrilero estaba en su esplendor, algunos países latinoamericanos como Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, México se encontraban en pleno proceso de expansión de sus redes ferroviarias, en su gran mayoría llevadas a cabo por compañías extranjeras, las cuales fueron atraídas por un conjunto de ventajas y garantías que en definitiva les deparó cuantiosos dividendos (Murguey Gutiérrez, J., 1997: 114).

Guzmán Blanco pudo percatarse durante su estancia en Europa al término de su primer gobierno de este movimiento de capitales con destino a América por lo que se apresuró apenas llegado a Venezuela a crear las condiciones para promover el establecimiento de parte de esa inversión en el país.

Previo a la inauguración de la línea férrea entre Caracas y La Guaira que representaría el inicio de la edad de hierro en materia de ferrocarriles en Venezuela, el caudillo impulsó la aprobación de varias disposiciones legales que ofrecieran privilegios a los empresarios extranjeros, como lo fueron: la reforma del Código Militar en 1882 que exceptuaba de cumplir con el servicio activo a los empleados y obreros ocupados en las obras de construcción de ferrocarriles; la Ley de Tierras Baldías del 2 de junio de 1882 que concedía a los contratistas ferrocarrileros el privilegio de usufructuar de hasta 500 metros de cada lado de la línea cuando esta atravesare por terrenos baldíos; y la Ley del 1 de octubre de 1883 que ofrecía el pago de una garantía por parte del Estado de hasta un 7% del capital invertido por particulares en la construcción de ferrocarriles.

Asimismo, permitió la utilización de trozos importantes de las carreteras existentes para la instalación de los rieles a fin de aminorar los costos sufragados por los concesionarios. Situación que contribuyó al deterioro progresivo de los caminos carreteros hasta quedar prácticamente cerrados al tráfico de animales y carretas.

El alarde propagandista del régimen hacía énfasis en acotar que la sola presencia de la maquinaria de hierro humeando su chimenea a través de la intrincada geografía venezolana contribuiría a potenciar la capacidad productiva de los pueblos servidos por el moderno medio de transporte, atrayendo la venida de nuevos capitales extranjeros, acompañados de una laboriosa masa de inmigrantes con lo cual se haría realidad los fundamentos del proyecto liberal enunciado por Guzmán Blanco en 1874:

“Las naciones no las forman los territorios, a pesar de las riquezas naturales que encierran, ni la inteligencia de sus hijos (...) ni sus instituciones (...) Fórmalas, más que todo eso, el número de pobladores que contienen, los adelantos que engendran la competencia, el aumento de la producción, el de los cambios que ella ocasiona, el del comercio que los ha de hacer, en fin, el desarrollo de todos los elementos de prosperidad” (CPPVSXIX, 1983: Tomo II, Vol. 2, 387).

Por otro lado, Guzmán justificaba la laboriosidad emprendida en materia de ferrocarriles como el resultado final de un proceso de integración del territorio que tuvo en las carreteras del septenio su más activo precedente.

“Tan laborioso como el septenio, ha sido este quinquenio en el ramo de obras públicas, pero con la diferencia trascendental de que los trabajos de estos cinco años son los de la Venezuela formada en aquellos siete afortunados. Entonces daba cuenta a los Congresos, de carreteras; hoy tengo la satisfacción de dársela, además de ferrocarriles realizados, de ferrocarriles en estudio, de ferrocarriles contratados” (Arellano Moreno, A., Ob. Cit.: 213).

Sin embargo, el propósito integrador de Guzmancismo no hubo de concretarse por cuanto las líneas de hierro edificadas hasta la postrimería del siglo XIX no constituyeron una red nacional en sentido este-oeste, con ramificaciones hacia el sur, apenas se limitó a surcar los ejes de intercambio comercial ya consolidados en el tiempo: Valencia-Puerto Cabello, Caracas-La Guaira, Los Valles de Aragua y las sierras andinas con el lago de Maracaibo.

En cambio la primigenia política de carreteras poseía un sentido de mayor proyección nacional, superando los marcos geoeconómicos ya mencionados. A partir de 1870 la visión espacial del territorio se ensanchó notablemente, así lo reflejaban las nuevas rutas abiertas que miraban hacia el llano y el piedemonte andino. El seguimiento de las descripciones de las vías carreteras construidas durante el septenio evidenciaba el acento integrador que estas representaban, todas ellas partían de Caracas, atravesando las capitales de los principales estados de la federación: por el lado occidental Maracay, Valencia, San Felipe, Barquisimeto. Hacia los llanos centrales, se lograron comunicar con mayor facilidad los pueblos de Ocumare, San Casimiro, San Juan de los Morros, Ortiz y Calabozo.

Los ferrocarriles de la década de los 80 del siglo XIX solo atenderían al concepto de extracción y consumo heredados de la época colonial. Por ejemplo, el ferrocarril Carenero-Río Chico inaugurado en 1889 servía para facilitar la salida del cacao barloventeño al exterior. Otra muestra lo representa el ferrocarril La Ceiba-Sabana Mendoza abierto al público en 1887 que permitió el traslado gran parte de la producción de café andino al Lago de Maracaibo.

Las escasas carreteras que lograron sobrevivir ante la avalancha del ferrocarril como símbolo del progreso quedaron relegadas a servir en el mejor de los casos de vías de penetración para afluir parte de la producción agrícola y ganadera desde los más remotos lugares hasta las estaciones más próximas.

Fuentes

I.- Primarias

Documentación de Archivo

“Informe del Ministro de Fomento, Martín J. Sanabria, sobre los arreglos ejecutados en la carretera del este, Caracas 11 de diciembre de 1871”. Archivo General de la Nación, sección Ministerio de Fomento, folio 45, tomo 142, Expediente 2.

Publicaciones Oficiales

Memoria del Ministerio de Fomento 1874. Caracas, Imprenta La Opinión Nacional.
Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1876. Caracas, Imprenta Federal.
Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1877. Caracas, Imprenta Federal.
Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1878. Caracas, Imprenta Federal.
Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1884. Caracas, Imprenta al Vapor de la Opinión Nacional.
Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1887. Caracas, Imprenta y Litografía del Gobierno Nacional.

Colecciones - Compilaciones

ARELLANO MORENO, A. (Compilador) (1970). Mensajes Presidenciales. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, Tomo I y II.
GUZMÁN, A. L. (1983). La Doctrina Liberal. Colección Pensamiento Político Venezolano del Siglo XIX. Caracas, Ediciones Comemorativas del Bicentenario del Natalicio del Libertador, Tomo I, Volumen 5.
GUZMÁN BLANCO, A. (1983). Liberales y Conservadores. Textos Doctrinales. Colección Pensamiento Político Venezolano del Siglo XIX. Caracas, Ediciones Comemorativas del Bicentenario del Natalicio del Libertador Simón Bolívar, Tomo II, Volumen 2.
VENEGAS FILARDO, P. (Índice y Compilación). (1983). Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela. Caracas, Serie República de Venezuela, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Tomo V.

Testimoniales

DE TALLENAY, J. (1989). Recuerdos de Venezuela. Caracas, Fundación de Promoción Cultural de Venezuela.

Hemerográficas

La Opinión Nacional. Caracas, N° 3508. 1881.

II.- Secundarias

MURGUEY GUTIÉRREZ, J. (1997). Construcción, Ocaso y Desaparición de los Ferrocarriles en Venezuela. Mérida, Facultad de Humanidades y Educación - Universidad de los Andes.

HARWICH VALLENILLA, N. (1992). Asfalto y Revolución: la New York & Bermúdez Company. Caracas, Monte Ávila Editores.

ROADWAYS AND RAILWAYS: ARCHETYPES OF THE GUZMANCISTA LIBERAL PROJECT

José Alberto Olivar

Abstract:

Among the first priorities of statesmen who assumed the leadership of the Republic of Venezuela based on the dissolution of the Great Colombia in 1830, was the need to communicate the countryside. This issue was already in the minds of the previous leaders in the last years of the colonial period, who, gathered in the Royal Court of Caracas, strove to promote the improvement of roads linking the agricultural and livestock production of their farms to the main domestic and foreign centers of consumption. The task was assumed by General Antonio Guzmán Blanco, who during his 18-year rule (1870-1888) brought to fruition a great part of the liberal project launched by his father from the pages of El Venezolano by 1840. Roadways and railways constructed in Venezuela until the first decades of the 19th century were mostly commissioned by this polemic historical character. This spurred our interest for reconstructing in general terms the process that led to the construction of land communication ways at a time when they were considered the pillars of civilization and progress of society.

Keywords:

Venezuela - Guzmancismo - Roadways - Railways - Liberalism - Progress.

LES ROUTES ET LES CHEMINS DE FER : LES ARCHÉTYPES DU PROJET LIBÉRAL D'ANTONIO GUZMÁN BLANCO

José Alberto Olivar

Résumé:

La construction de réseaux de communication intérieurs était l'une des priorités des hommes d'État qui ont dirigé la République du Venezuela à partir de la dissolution de la *Gran Colombia*

en 1830. Cette idée ruminait déjà chez les dirigeants des dernières années de la période coloniale qui, réunis dans le *Real Consulado de Caracas*, ont travaillé pour améliorer les routes qui permettaient le transport des produits agricoles et de l'élevage de leurs *haciendas* aux principaux centres économiques internes et externes. Tout au long de son mandat de dix-huit ans (1870-1888), le Général Antonio Guzmán Blanco parviendrait à matérialiser une grande partie du projet libéral préconisé par son père dans les pages du journal *El Venezolano* vers 1840. En effet, une bonne partie des routes et des chemins de fer construits au Venezuela jusqu'à la fin du XIXe siècle est attribuée à ce polémique personnage de l'histoire. Ceci nous a mené à reconstruire à grands traits le processus qui a déclenché la construction des voies de communication terrestres dans une époque où celles-ci étaient considérées comme des piliers de la civilisation et du progrès de la société.

Mots-clés:

Venezuela – Antonio Guzmán Blanco – Routes – Chemins de fer – Libéralisme – Progrès.

RODOVIAS E TRENS: ARQUÉTIPOS DO PROJETO LIBERAL DE GUZMÁN BLANCO

José Alberto Olivár

Resumo:

Entre as primeiras prioridades dos homens de Estado que assumiram o controle da República da Venezuela a partir de queda da Grande Colômbia em 1830, esteve presente a necessidade de delimitar interiormente o território. Este aspecto já existia nos pensamentos de seus mais cercanos antepassados nos últimos anos do período colonial, que reunidos no Real Consulado de Caracas, tentaram impulsionar o melhoramento dos caminhos que uniam a produção agropecuária de suas fazendas com os principais centros de consumo interno e externo. Corresponderia ao General Antonio Guzmán Blanco durante seu mandato de dezoito anos (1870-1888) concretizar boa parte do projeto liberal iniciado por seu pai nas páginas do jornal *El Venezolano* em 1840. As rodovias e trens que teve a Venezuela no século XIX faziam na maioria parte deste polêmico personagem histórico. Daí o interesse por reconstruir em linhas gerais o processo que levou a construção das vias de comunicação terrestres em uma época em que foram consideradas pilares da civilização e o progresso da sociedade.

Palavras chave:

Venezuela - Guzmancismo - Rodovias - Trens - Liberalismo - Progreso.
