

Mónica SILVA CONTRERAS¹

IMÁGENES DE LA TÉCNICA EN CIUDAD Y TERRITORIO VENEZOLANOS: UN COLLAGE CULTURAL DE PROPIOS Y EXTRANJEROS 1880-1925

EDITORIAL

■ Resumen

Entre los relatos de los viajeros llegados a Venezuela en los tiempos que cambiaban del siglo XIX al XX abundan descripciones de los sistemas de comunicación y transporte en el país, así como sobre las facilidades y servicios que la técnica proporcionaba a los habitantes de sus principales ciudades. Este collage de imágenes incluye también las que nos proporcionan los novelistas de ese tiempo a través de sus personajes, quienes permiten un acercamiento a algunos aspectos vinculados al progreso técnico alcanzado en la cultura venezolana frente a las ciudades extranjeras cuya modernidad servía de patrón.

Los relatos reales tanto como los de los novelistas, se refieren a la llegada de viajeros al país, al traslado a Caracas de quienes llegaban desde el extranjero o desde el interior del país, contienen apreciaciones del paisaje urbano y de sus pobladores, así como también de sus dificultosos recorridos por sus costas, selvas y llanos. Este ensayo pretende una mirada de conjunto a este imaginario contrastado con las reproducciones de fotografías y grabados publicados por la revista quincenal caraqueña *El Cojo Ilustrado*.

■ Abstract

Among the tales of the travelers that arrived to Venezuela between the end of the XIX century and the beginning of the XX century, there are plenty of descriptions of the communication and transport systems in the country and about the services and comfort that the technology brought to the habitants of the main cities. This collage of visions also includes the work of writers of that time that, through their characters, allow us an approach to some aspects related to the technological progress reached by the Venezuelan culture in relation to foreigner cities that were a model of modernity was in that time.

The real tales as the fiction of the writers, tell us about the arrival of travelers to the country, the travel to Caracas of those who arrived from other countries or from other places within the country. These travelers described the urban landscape and their habitants, and how hard was the journey trough costs, jungles and prairies. This essay intend a comprehensive approach to this imaginary world, enriched with the photographs and etchings published by the bimonthly Venezuelan magazine *El Cojo Ilustrado*.

¹ Arquitecto (UJMV, 1990) con Maestría en Historia de la Arquitectura (UCV, 1994) y Candidato a Doctor por la FAU/UCV. Profesora en el área de Teoría e Historia de la Arquitectura en la Universidad Simón Bolívar.
E-mail: lamina@telcel.net.ve

■ INTRODUCCIÓN

Es natural que, entre los relatos de viajeros llegados a Venezuela en los tiempos de cambio entre los siglos XIX y XX, abunden descripciones de los sistemas de comunicación y transporte en el país, pues en su deambular, inevitablemente, tendrían que lidiar con estos medios. Las imágenes contenidas en estos relatos y en las novelas escritas por sus contemporáneos, las fotografías de Caracas e incluso sus representaciones pictóricas permiten un acercamiento a estos aspectos, vinculados al progreso técnico alcanzado en la cultura venezolana.

Este imaginario no sólo se diferencia con el carácter y la formación de los observadores del país, sino por las razones de sus viajes, que sesgan su mirada tanto como sus actividades. Este collage de imágenes incluye también las que nos proporcionan los novelistas a través de sus personajes, criollos o extranjeros, con origen urbano o rural, quienes ofrecen una visión de Venezuela y de sus ciudades, así como también su imagen —para nada ficticia— de las ciudades extranjeras cuya modernidad les servía de patrón, de medida, de ideal. La imagen también es distinta si nos la proporciona un personaje recién llegado al país a la vuelta de su *grand tour* o si se trata del sorprendido descubrimiento del venezolano rural recién llegado a la capital, quien apenas soñaba las maravillas del progreso posible de experimentar en Caracas.²

2/ Este collage ha tomado retazos de títulos y autores ya conocidos y a los que hemos vuelto escudriñando las imágenes de la cultura técnica local. Nos referiremos a relatos como el que en 1896 hiciera William Eleroy Curtis en Venezuela, país de eterno verano, así como a las memorias de Thomas Russel Ybarra, publicadas en 1941 bajo el título *A young man of Caracas*. Anteriormente, la francesa Jenny de Tallenay visitó la ciudad del guzmancismo y se mostró muy entusiasmada con la labor del *Ilustre Americano*. Entusiasmo plasmado en sus *Recuerdos de Venezuela* de 1884.

Sin pretender llegar a afirmaciones conclusivas, pretendemos ensayar un balance de los progresos técnicos alcanzados en el país mediante la mirada de algunos de estos personajes, reales o ficticios. El imaginario que hemos decidido abordar incluye apreciaciones de la llegada de viajeros al país, de su traslado a Caracas, del paisaje urbano y de sus pobladores, así como también de los dificultosos recorridos por sus costas, selvas y llanos. Esta secuencia de viaje, que se inicia con la expectante llegada a Venezuela, el rudo viaje a la capital, la pintoresca y a veces resignada estancia en la ciudad y la continuación del viaje por el agreste territorio venezolano, será la que sigamos para aventurar nuestro balance. Será una mirada de conjunto que complementaremos —vale decir contrastaremos— con las reproducciones de fotografías y grabados publicados por *El Cojo ilustrado*, cuyo periodismo pseudoliterario a veces nos sorprende con datos técnicos exactos.

Efectivamente, *El Cojo Ilustrado* proporciona apreciaciones bien cercanas de los medios de comunicación, como los tranvías o las estaciones de las principales líneas ferroviarias, de nuevas edificaciones en las principales ciudades, como mercados o puentes, del uso de los espacios públicos más relevantes y, en general, de la divulgación de las modernidades logradas o deseadas por los habitantes del país. Todo ello mediante la publicación sin prejuicios de vistas de Caracas, Maracaibo, Valencia —así como de una buena

En cuanto a las novelas, hemos "picoteado" en unas y otras, pues en ellas no hay descripciones amplias y metódicas del progreso técnico en el entorno —no es su objetivo— sino casuales referencias a ello. Sin embargo, hay buenas referencias en aquellas cargadas de aires de viajeros, como *Ídolos rotos*, en que su protagonista, recién llegado de París, recorre su ciudad natal e intenta reconocer en ella algún aspecto que se asemeje a la cultura dejada atrás; *Ilgenita*, en que María Eugenia Alonso, aún encandilada por su estada en París, describe su viaje, su llegada, encanto y desencanto con respecto

cantidad de parajes extraurbanos —junto a las preciadas imágenes de París, Roma, Atenas o Chicago. Se trata de un imaginario periodístico, a veces en términos similares a los del ensayo literario, que en muchos casos viene a complementar las fuentes técnicas tradicionalmente disponibles para los historiadores de la arquitectura y las ciudades venezolanas.

■ LA LLEGADA A VENEZUELA

El arribo de Jenny De Tallenay a La Guaira, que "no posee en realidad un verdadero puerto", parece realmente una gran aventura, pues habiendo anclado lo suficientemente distante de la costa para evitar el fuerte oleaje, los viajeros debían bajar a la lancha que los llevaría a tierra firme, "no sin grandes trabajos a causa del balanceo incesante cuyos sobresaltos inesperados nos exponían a una zambullida que era necesario evitar" (Jenny de Tallenay, p. 34).

La viajera francesa llega a Caracas en 1878. Pocos progresos técnicos describe entre sus *Recuerdos*, pues apenas comenzaba el proceso de modernización guzmancista. Encuentra un inmenso territorio apenas poblado con tres millones de personas, con escaso público merecedor de grandes empresas, un país rural con mínimos visos de industrialización en sus pequeñas ciudades. Sería ese un tiempo que compartirían los padres de Thomas Russell-Ybarra, el General Alejandro Ibarra y Nelly Russell, hija del embajador norteamericano, recién llegada a Caracas con sus

a la Caracas de los años veinte; *Los Riberas*, que relata tres generaciones de una familia de origen andino emigrada a la capital. Algunas otras, como *Cumboto*, o *Política feminista* o *el doctor Bebé*, son novelas extraurbanas, que permiten comprobar la notable diferencia entre sus imágenes y las de la técnica en la ciudad.

padres y hermanas. Un tiempo que años después describiría su hijo:

When the Russells lived in Caracas, Dictator Guzmán Blanco was not confining himself to chasing nuns and monks out of town. Already he had started an ambitious modernization of The pretty little metropolis dozing in the shadows of its towering mountains. Old houses from the Spanish era were being torn down to be replaced by a pretentious Capitolio. Plans were under discussion for a fine theater. There was to be a carriage road to La Guaira. Even a railroad was talked about, which some day was to link the hot little port, where the Russells had landed, with Venezuela's capital. (Thomas Russell-Ybarra, p. 15)

Los Russell llegaron a Caracas más o menos en los mismos años en que lo hiciera Jenny de Tallenay y aunque no contamos con una descripción tan emocionante de su llegada, nos llega la descripción del barco que los trajo a tierras venezolanas:

The Russells set out for Venezuela on a steamship called the Claribel. She may have considered herself a passenger boat; but, according to all that I have been able to piece together from my mother's descriptions, the Claribel was not better than a tramp, with sketchy accommodations for a few nonmembers of The crew.



Today, modern steamships make the run from the United States to La Guaira in four or five days. The Claribel must have taken, counting of her sojourn on the reef, several weeks. At La Guaira, today, Americans land at a regular breakwater-wharf. There, steamers tie up in regulation style and put down a regular gang-plank to let passengers go ashore. (Thomas Russell-Ybarra, pp. 3-4)

Ciertamente, unos años después, el gobierno guzmanista emprendería la difícil tarea de construir la infraestructura para hacer de una costa poco dispuesta a tal finalidad, un puerto con las comodidades necesarias para los pasajeros, la carga y la descarga de toda suerte de bultos, cajas, materiales, máquinas y pare usted de contar. Sería una compleja empresa que debió acometerse con apoyo de capitales extranjeros y que rindió beneficios inmediatos, tanto económicos como prácticos, para los caraqueños y los distinguidos visitantes del país.

El reporte que acompaña la publicación de la imagen del puerto, confirma la que nos han dejado nuestros infatigables viajeros:

La vista que hoy damos de esta importante obra, que ha venido junto con otras de su especie a dar valimiento y nombradía a nuestra República, presenta nuestro primer puerto sin aquellos inconvenientes que hasta no hace mucho tenían que sufrir

Tajamar de La Guaira

El Cojo Ilustrado N° 11,
1 Junio 1892; p. 175.

las embarcaciones, por los fuertes golpes del mar que constantemente azotaban la rada de La Guaira.

Sin duda, las mejoras no se hicieron esperar y, a pesar de toda la crítica a la penetración extranjera ya presente en la literatura de Mario Briceño Irigorry, la descripción del puerto es la de un lugar bastante más amable para sus usuarios que el precario muelle al que llegaron nuestros viajeros de antes de 1881. Efectivamente, Alfonso Ribera llega a La Guaira en otras condiciones:

En el muelle, protegido por un largo rompeolas que suplía la carencia de condiciones naturales del puerto, los pasajeros tomaban un pequeño tranvía, en el cual eran conducidos al salón principal de la llamada Corporación del Puerto; en inglés, La Guaira Harbour Corporation. Sobre la puerta principal, ondeaba imperioso y pugnaz el pabellón británico. Inglés. (Mario Briceño Irigorry, p. 231)

William Eleroy Curtis, periodista norteamericano encargado de explorar la cultura y algo del territorio venezolano, en busca de buenos negocios para algunos de sus compatriotas, describe el país que encontraría en 1896. De los medios para comunicarlo con el resto del mundo afirma:

Hay vapores grandes y cómodos que navegan a Nueva York y regresan cada diez días, el correo funciona regularmente, hay comunicación cablegráfica y los que deseen visitar las islas del Mar Caribe y los puertos sobre la Tierra Firme Española pueden ir y venir en embarcaciones europeas casi a diario. (William Eleroy Curtis, p. 53)

Efectivamente, un puerto que recibiera adecuadamente las naves cargadas de viajeros fue un paso importante para acercar a algunos venezolanos y a mu-

chos caraqueños a toda suerte de modernidades: bienes, servicios y trajes de la vida moderna.

En 1924 es publicada la célebre *Ifigenia de Teresa de la Parra* y suponemos que sería ese mismo año cuando llegara a Venezuela su protagonista, María Eugenia Alonso, quien partiera desde Barcelona en el trasatlántico Manuel Arnús, para ver la costa venezolana luego de navegar durante dieciocho días. El reencuentro con la familia llena la descripción de su llegada. De lugares, sólo Macuto cobra interés para esta señorita, pero su Tío Pancho nos muestra la cara del venezolano modernizado, regocijado en su vida moderna pero contrariado también por sus angustias. Así, el Tío Pancho reniega de los trasatlánticos:

¡Reniego de los trasatlánticos que establecen comunicaciones con Europa! ... viviríamos aquí siempre contentos como viven las ranas de los charcos, que nunca están de mal humor porque carecen del concepto "peor" y sobre todo del concepto "mejor", fuente de casi todas las desgracias humanas ... ¡Ah! sí; digan lo que quieran, yo detesto los antiguos buques de vela y detesto muchísimo más aún los modernos trasatlánticos. Los considero el origen de nuestras desgracias. (Teresa De la Parra, p. 68-69)

La aversión por el trasatlántico hace que el Tío Pancho encuentre ventajas en las sillas de mano de tradición colonial esclava por encima de los automóviles —siendo poseedor de un excelente ejemplar— en virtud del ahorro de cauchos y de gasolina, sin dar importancia al menor tiempo invertido en el trayecto: "La manía de llegar pronto es relativamente moderna y el más terrible azote con que nos mortifica a todas horas la civilización" (Teresa De la Parra, p. 69). Habiendo viajado, habiendo contemplado de cerca el mundo moderno, este caraqueño se muestra extra-

ñamente contrariado con los barcos que cada vez acercaban más a la pequeña Caracas al otro lado del mar. La vida del hombre moderno es, parafraseando a Marshall Berman, fundamentalmente contradictoria.

■ EL VIAJE A CARACAS

El ferrocarril, inequívoca imagen de la modernización europea y perfecta materialización de la modernidad en las latitudes en las que fue "sembrado" —así, cual extraño objeto— como parte de los procesos de comercialización de las materias primas de Latinoamérica, África y la India, es extraño en medio de paisajes vírgenes, como se desprende del relato de un temperamento:

...más allá, por entre el matorral, la súbita aparición de un monstruo, un inmenso gusano que se aleja dislocándose los huesos, arrojando con fuerza un blanco penacho, es el tren: la encarnación de un siglo: es la luz gozándose en el tormento de las sombras. (Luis Urbaneja Achelpohl, p. 15)

Sin duda, la obra técnica que más impresiona a los viajeros es el Ferrocarril de La Guaira a Caracas y con razón, pues se trata de un logro técnico trascendental. Jenny De Tallenay hace el viaje desde La Guaira a Caracas en coche, siguiendo un peligroso camino, pero una nota al pie aclara que el trayecto "ya no se hace en coche: un ferrocarril que une las dos ciudades ha sido inaugurado el 27 de junio de 1883" (Jenny de Tallenay, p. 37). De un segundo viaje a La Guaira, la francesa observa la notable actividad en torno a la construcción del ferrocarril:

Una nube de trabajadores había puesto manos a la obra, aplanando el suelo, horadando el monte, llenando los valles con enormes derrumbes, penetrando la roca que cedía bajo el pico o estallaba al ruido de las explosiones de la pólvora. Se trazaba

una vía para los trenes de vapor que deben pronto circular entre La Guaira y Caracas. (Jenny De Tallenay, p. 134)

La francesa se manifiesta informada de las aventuras y desventura de este proyecto, reto personal del mismo Guzmán Blanco y reto también para los profesionales que emprendieron su realización. La familia Russell vería aún muchos más contrastes entre el escabroso camino recorrido con tracción animal entre el puerto y la ciudad, pues su segunda generación llegaría a transitar la carretera que durante años recorrieron automóviles entre uno y otro lugar:

Today, Americans who land at La Guaira proceed to Caracas mostly by automobile along an excellent macadamized road, chockfull of thrills. Or they go by rail. Rail and railway wind in long spirals up the steep side of the mountain range that separates the Venezuelan seacoast from the interior of the country, turning the beeline distance of six or seven miles into something around twenty-five miles.

But when the Russells were dumped on La Guaira's waterfront by one of the boats of that Spaniard, there was neither carriage road nor railroad to take them on the next lap of their journey. From there was only the Spanish muletrack. (Thomas Russell-Ybarra, p.5)

El viaje por carretera lo describe María Eugenia Alonso en la larga carta en que relata la llegada a su país, pero también en ese relato encontramos la amena descripción del ferrocarril:

El viaje de Macuto a Caracas, Cristina, es atrevida excursión por la montaña que dura casi dos horas. Para hacer esta excursión escalan la montaña y se

la disputan juntos la carretera y el tren. El tren que es pequeñito y angosto, corre sobre unos rieles muy unidos, y para correr sobre ellos tiene rastreos ondulantes de serpiente y a ratos también tiene audacias de águila ... Antes de emprender el vuelo anda primero junto al mar muy cerquita de las olas, entra por lo aledaños de la Guaira y del vecino pueblo de Maiquetía, da unos cuantos rodeos indecisos y es después cuando se lanza a conquistar la montaña. (Teresa De la Parra, p. 73)

La audacia técnica de este pequeño tren, que tal vez por pequeño sería el único que podría surcar exitosamente escollos geográficos como los de la Cordillera de la Costa, es reseñada con orgullo por los editores de El Cojo Ilustrado:

El ferrocarril de Caracas a La Guaira fue obra cuya cabal ejecución se puso en duda hasta el último momento, tal era de atrevida la empresa por las dificultades excepcionales de la vía señalada para construirlo. Y con efecto, muy pocos son los ferrocarriles que en el mundo puedan ostentar pasos tan peligrosos como el que representa nuestro grabado, verdadera sima en que se juega la vida cada vez que sobre ella se pasa pareciéndonos un milagro que el tren que se ve en la pintura no tenga necesidad de caer en el abismo. Por otra parte, es camino muy admirado por el extranjero y ya célebre su construcción en los fastos de la ingeniería.



La carretera paralela pareciera no tener el encanto que si tenía la vía férrea. La moderna vía macadamizada, con puentes y alcantarillas de concreto —para lo cual fue exitoso conejillo de Indias— no tendría para muchos la romántica imagen del reto vencido por el ingeniero decimonónico:

...es más franca y menos audaz que el tren, camina también un rato junto al mar y los rieles, pasa por los dos pueblos, se aparta luego de todas y entonces ella sola en blancas espirales va enlazando la montaña con su cinta de polvo. (Teresa De la Parra, p. 73)

Nos complacemos en recordar que entre los numerosos profesionales de la ingeniería que hicieron posible la vía férrea que comunicaba la capital con su puerto, se encuentran los nombres de numerosos venezolanos. Sin embargo, el capital extranjero hizo siempre patente su poder en las empresas de predominio técnico que hubo en el país, tal como resuena en el relato de fin de viaje de Alfonso Ribera entre Mérida y Caracas:

Sosegó el tren la marcha y los viajeros empezaron a descender a la ancha plataforma de la Estación del Ferrocarril Inglés. También como la Corporación del Puerto, la vía férrea que unía La Guaira con Caracas, era privilegio de una compañía británica. La que de ahí mismo partía para

Boquerón
El Cojo Ilustrado N° 4,
15 febrero 1892: p. 5.

**Caracas. Estación del
Ferrocarril de
La Guaira a Caracas.**
El Cojo Ilustrado N° 11,
1 junio 1892: p. 175.

Valencia era de una sociedad alemana. Las grandes empresas que operaban en la capital eran también extranjeras: los tranvías, la luz eléctrica, los teléfonos. Venezuela era un país políticamente independiente, pero el capital extranjero lo rodeaba como un pulpo ...

(Mario Briceño Iragorry, p. 261)

La Estación, más cargada de emociones que de pasajeros y mercancía, es publicada en El Cojo Ilustrado:

Damos hoy la vista del exterior de este edificio, lugar de amena reunión de la mayor parte de las familias caraqueñas que concurren allí en son de despedir a sus deudos y amigos; o que corren alegres a dar la bienvenida a quienes son esperados con afectuosa impaciencia. Muchas lágrimas o muchas sonrisas entristecen o alegran aquel simpático recinto. Allí, como en todas partes se desarrolla siempre el eterno drama de la vida.

Coincidamos o no con la reseña de la imagen, emblemática de por sí, nuestros viajeros han llegado a Caracas.

■ EL MOVIMIENTO Y LA COMUNICACIÓN EN LA CIUDAD

Naturalmente, será en la ciudad, en medio de la cultura urbana, donde mayormente se aprecian las modificaciones que los avances técnicos traerían a la



vida de algunos venezolanos. La cotidianidad doméstica estaría notablemente influida por modernidades que los harían sentir partícipes de un tiempo de cambios, pues también serían afectados los medios de comunicación y transporte dentro de la pequeña urbe que tanto cambiaría durante los años en que la estamos observando.

Era, sin duda, un giro notable respecto a la ciudad preguzmánica en que se conocieran los padres de Thomas Russell-Ybarra:

Caracas, when the new American Minister and his family first saw it, had narrow cobbled streets. After a heavy rain-storm, a torrent of muddy water swirled over some of these thoroughfares, since the city slanted downward toward the river Guaire from the foot of the mountains that cut it off from the sea. (Thomas Russell-Ybarra, p. a)

No será necesario insistir mucho en que los cambios serían motivo de asombro y orgullo para estos caraqueños, ciudadanos modernos que, cual parisinos viendo surgir la ciudad haussmaniana a su alrededor, pasarían del empedrado de las calles a las aceras de cemento, del caudal de aguas de lluvia que cruzaba la ciudad hasta el Guaire a las alcantarillas de hierro europeo:

In the Caracas of my early days, most of the streets were still paved with cobblestones. Adoquines, big, smooth paving blocks, were just creeping into the central parts of the city. In outlying sections, the sidewalks were still made of rough slabs of stone laid horizontally, enclosed within a primitive curve of vertical slabs. But cement was rapidly driving these away. Cement became the fashion in the eighteen-eighties, after Dictator Guzmán Blanco, with his customary paternal attention to family nest-

feathering, had given the monopoly of selling cement to his wife's brother-in-law, and then decreed that ever sidewalk in the central parts of the city must be made of the new-fangled stuff. Sewers were also new. A Belgian company had just installed a set of them at the behest of Guzmán. These were still functioning when I first knew Caracas. Lest of the natives, rescued from primitive pre-Guzmán sanitation, should forget this gift from the dictator and the Belgians, the new sewers sometimes stank consummately. But the inhabitants of the city, with an odoriferous succession of centuries behind them, took the new stink of their stride. (Thomas Russell-Ybarra, p. 106)

Vemos como, efectivamente, se incorporaban al paisaje de la ciudad unas cuantas manifestaciones de las técnicas y materiales de construcción que el siglo XIX había llevado desde los países desarrollados de Europa al resto del mundo. Uno de ellos, el Puente de Hierro, sería el primero en cruzar el río Guaire para llevar a los paseantes hacia el camino de El Valle:

Salimos de la ciudad, cruzando un hermoso puente de hierro echado sobre el Guaire bajo la administración de Guzmán Blanco.

A la derecha del puente se divisa una alameda de palmeras. Estos árboles, en número de cuarenta y cuatro, todos muy altos, se yerguen orgullosamente en el aire como otras tantas columnas

El Puente de Hierro

Extremo sur de Caracas
(fotografía del señor Schael).
El Cojo Ilustrado N° 105,
1 mayo 1896: p. 357.

majestuosas adornadas de sus capiteles. (Jenny de Tallenay, p. 116)

Pero no fue éste el único espécimen metálico que apareció sobre los barrancos y los caprichosos ríos caraqueños. Sobre el Guaire hubo varios, unos de vida más larga y afortunada que otros, pero todos con la única finalidad de hacer posible la expansión de la ciudad en forma regular, continua y segura para sus habitantes. Pocas imágenes de ellos nos ofrecen los viajeros a quienes hemos hecho pasear por las páginas de este ensayo pero, nuevamente, El Cojo Ilustrado nos provee de suficiente número de ellas como para hacernos un retrato de las formas que cobraban los medios técnicos destinados a superar los obstáculos para la continuación de las calles caraqueñas.

Con aceras de concreto, un puente de hierro que veía aparecer a otros de sus congéneres en varios puntos de la ciudad —incluso sustituirse unos a otros— además de un sistema de acueductos y alcantarillado moderno, era de esperar que los caraqueños tuvieran también modernos medios de locomoción:

My Caracas had horsecars. Two sets of them. One set was owned by a company called Tranvías Caracas, which operated several lines reaching out from the Plaza Bolívar in all directions. The other company, known as the Tranvías Bolívar, ran only one line, but that was so strategic and important



that it yields its sponsors enough profit to keep them going right thorough my early boyhood.

The little two-horses vehicles of the Tranvías Bolívar started from the main railway station—consisting of one shed for the English railway to La Guaira and another for the German railway southward. Thence they bumped across the Plaza Bolívar. Then they went jolting and clanking down the busy thoroughfare known locally (though its official name was Avenida Este) as la calle de la Candelaria. The line's terminus was the station of the other English railway company, the Ferrocarril Central de Venezuela (the one that took me in the first stage of my journey to El Cedral).

(Thomas Russell-Ybarra, p. 245)

Horsecars of the Tranvías Caracas, operating on still another spur from the center of the city, crawled southward, along the proletarian Calle San Juan, to our suburb of El Paraíso. The final stretch of this line ended on the Avenida del Paraíso.

(Thomas Russell-Ybarra, p. 247)

Muchas más referencias a los tranvías de tracción animal saltan entre los recuerdos de este joven caraqueño. Ellas nos permiten conocer exactamente la ruta seguida por los vagoncitos, pero además nos permiten intuir que el propósito inicial de los mismos sería la comunicación entre las estaciones de las líneas férreas que salían desde la ciudad hacia los pue-

blos vecinos. La ciudad se vería, entonces, continuamente cruzada por estos hijos menores del progreso: a caballo pero sobre rieles. En estos recuerdos de Thomas Russell-Ybarra, tan útiles para nosotros, la imagen sería semejante a alguna publicada por El Cojo Ilustrado en la que, subiendo frente al Capitolio, entre los burros y las carretas se ve venir el caballo tirando del vagón del tranvía. Tradición y modernidad frente al edificio más simbólico de la Caracas finisecular.

Pero claro, no todas las imágenes de los tranvías de Caracas redundan en un juicio de valor positivo sobre la calidad de su infraestructura y la utilidad real del servicios para los ciudadanos. Así, con la dureza que reiterativamente se manifiesta en el retrato que de la sociedad venezolana hace el periodista norteamericano, William Eleroy Curtis escribe:

Hay cierto número de tranvías en la ciudad, pero el servicio es tan miserable que las señoras nunca montan en los carros y pocos caballeros de la clase alta lo hacen ...Los vehículos son unos aparatos pequeños y grotescos, sin paredes laterales y sin protección alguna de la lluvia y el sol, con excepción del techo. (William Eleroy Curtis, p. 69)

Momento cumbre de este medio de transporte, recordado por todos los cronistas de la ciudad, sería cuando, ya iniciado el siglo XX, los caballos fueron sustituidos por energía eléctrica, por iniciativa de un ex-

tranjero a quien recuerda Thomas Russell-Ybarra: "Long ago, Mr. Ludford electrified both the Caracas horsecar companies" (Thomas Russell-Ybarra, p. 247). Por supuesto, El Cojo Ilustrado también se ocupó de registrar el notable cambio tecnológico que redundaría en algo de limpieza para las calles capitalinas y unos cuantos cables pendiendo sobre los transeúntes.

Muy vinculada a la vida cotidiana de los caraqueños, la luz eléctrica se habría hecho presente desde los tiempos de Guzmán en la Plaza Bolívar, cuando el Centenario del Natalicio del Libertador en 1883, en el Teatro Guzmán Blanco, las viviendas y los comercios del casco central de la ciudad y, mucho más adelante, sería fundamental para que caraqueños y caraqueñas participaran de una nueva afición: el cine.

Las Belzares, protagonistas valencianas de la Política Feminista de José Rafael Pocatererra, en su aún grata vida citadina, así como sus amigas las Montesinos, ejemplos de una recién adquirida elegancia en el vestir y las maneras, van al cinematógrafo a ver caras conocidas y a actualizarse en los acontecimientos del mundo. Claro, ello sólo si lo que muestran supera la estricta censura de sus progenitoras.

Pero así como los trasatlánticos que llegaban a La Guaira, el cinematógrafo era un artefacto con muchos amigos—felices con el maravilloso mundo moderno



Caracas

Calle Sur 4—
Esquina del Padre Sierra
El Cojo Ilustrado N° 6,
15 marzo 1892: p.86.

Tranvías Eléctricos de Caracas

Estación de carros.
El Cojo Ilustrado N° 397,
1 julio 1908: p.395.



que, de otra manera, se quedarían en otras orillas de los mares, muy lejos de su alcance— pero también con algunos nostálgicos enemigos, como el Tío Pancho, quien —desde su automóvil, eso sí— se lamenta porque el cine modificaba la imagen vespertina de la ciudad:

¿Ves las ventanas? ¿las ves casi todas cerradas? ... el cinematógrafo ha venido a acabar con la ventana; la señora aburrída que antes pasaba la tarde entera sentada en la reja para distraerse, y la muchacha enamorada que se ponía a hablar con el novio, y la que se asomaba para que la viera desde lejos el pretendiente que rondaba su casa, ahora ya, se van todas a la función vespertina de los teatros ¡y mientras los cinematógrafos se llenan, la calle se queda desierto!
(Teresa De la Parra, pp. 120-121)

Sin embargo, el objeto de avance técnico que más cerca estaba de algunos de estos protagonistas era el teléfono. Incluso en el interior del país, las principales ciudades contarían con el moderno servicio y las Belzares ... “como vivían en Comoruco, instalaron teléfono. ¡Maravilloso aquel aparato! Verdú tenía razón ¡Valencia estaba muy adelantada! De ahí que los primeros días el trasmisor no tenía descanso”.
(José Rafael Pocaferro. Política feminista, p. 122)

También entre los recuerdos de Thomas Russell-Ybarra, el teléfono cobra la popularidad que, efectivamente, tuvo desde su instalación en la ciudad:

Caracas, by the way, back in the eighteen-nineties, was telephone-minded. Telephones were far commoner there at that time than in Boston. A high percentage of the city's homes had them - and what channels of gossip they were!
(Thomas Russell Ybarra, pp. 173-174)

Sin embargo, las ventajas de la comunicación —tanto como la electrificación de los tranvías— eran una desgracia para el aspecto de las angostas calles caraqueñas, y María Eugenia Alonso se queja porque la ciudad chata que encuentra:

... parecía agobiada por la montaña, agobiada por lo aleros, agobiada por los hilos de! teléfono, que pasaban bajos, innumerables, rayando con un sin-fin de hebras el azul vivo del cielo ...
(Teresa De la Parra, p. 76)

Como cualquier otra viajera, María Eugenia Alonso se internará en el territorio al poco tiempo de llegar a Caracas. Sin afán de descubrimientos, más bien contrariada por el alejamiento de una aventura sentimental, la señorita apenas salpicada de lo más superficial de la moderna París, mantiene el contacto con sus amistades caraqueñas gracias al teléfono. Y es que desde Caracas, Valencia o San Nicolás, el teléfono vino a suplir una de las carencias de comunicación en un territorio apenas surcado por rudas vías de comunicación. Así, a pesar de criticar la falta de espíritu pionero y emprendedor de los venezolanos, William Eleroy Curtis termina acusando la popularidad del teléfono entre los capitalinos:

... todo lo que se hace por el desarrollo del país ha de ser emprendido por el gobierno o por los extranjeros. Los nativos se contentan con transitar las mis-

mas viejas rutas que recomieron sus bisabuelos hasta que algún yanqui o alemán o inglés introduzca un perfeccionamiento moderno. Como son de percepción rápida, inmediatamente captan la utilidad y la adoptan con entusiasmo. Prueba de esto es la popularidad del teléfono, que se encuentra en cada casa y tienda y su uso está aún más generalizado en Caracas que en cualquier otra ciudad de similar tamaño en los Estados Unidos.
(William Eleroy Curtis, p. 69)

Efectivamente, casi todos los progresos técnicos que ingresaron a la vida cotidiana de las familias caraqueñas fueron emprendidos por extranjeros. En la reseña de la Compañía del Gas que publicara *El Cojo Ilustrado* en 1893, a casi diez años de su fundación, cuando ha logrado “al fin alcanzar condiciones de estabilidad”, encontramos que esta partió de una iniciativa norteamericana a la que, como muchas otras en el país, se sumaron algunos venezolanos:

El señor Enrique Valiente, ciudadano americano, activo, inteligente y laborioso, residenciado en Venezuela desde hace algunos años, fue el contratista promotor de la compañía que quedó definitivamente constituida el 27 de febrero de 1884, y cuyos trabajos fueron inaugurados el mismo año bajo la administración anterior del General Joaquín Crespo. La Compañía, cuyo capital alcanza hoy a Bs. 1.500.000, suministra el gas para el alumbrado

Caracas 1888.
Compañía del Gas
Oficinas de Elaboración.
El Cojo Ilustrado N° 28,
15 febrero. 1893. p.63.



público de la capital y para el de gran número de establecimientos y de casas particulares. Entre los accionistas que más han contribuido con sus esfuerzos al buen éxito de esta respetable empresa industrial se cuenta a los señores H.L. Boulton, J.E. Linares y Ramón Rodríguez H., a cuya inteligente cooperación se deben en gran parte los resultados obtenidos, no menos que al fiel señor Eduardo M. Díaz, actual gerente, quien ha desempeñado por varios años este puesto y contribuido por notoria manera con su inteligencia y contracción al buen funcionamiento y visible progreso de la empresa. Loables son los esfuerzos que esta Compañía viene haciendo desde su fundación por satisfacer las exigencias del público, y digna del mayor encomio su conducta en meses pasados, cuando prefirió hacer ruinosos sacrificios, antes que dejar a oscuras la ciudad en momentos conflictivos para nuestra sociedad, tan conturbada por entonces.

Como la Compañía del Gas, otras recuerda Thomas Russell-Ybarra como iniciativas o capital extranjero en el país; de hecho sabemos que casi todas las vías férreas lo fueron y nuestro joven caraqueño los recuerda con exactitud:

In addition to the diplomatic and consular corps, there were rich sources of foreigners in the two English railroad companies, the German railroad company, the English telephone company, the French cable company, and other similar local enterprises

run by men from abroad. Britishers often came out to do engineering or office work on the Ferrocarril Central or the Ferrocarril de Caracas a La Guaira — both owned in London. Similarly, The German Gran Ferrocarril de Venezuela, at that time pushing its rails steadily nearer Valencia, lured Germans from the Fatherland for long or short stays in Venezuela. And a new Frenchman bobbed up at regular intervals to take charge of cables to Europe. (Thomas Russell-Ybarra, pp. 173-174)

A estos medios de transporte, que poco integraron el territorio hasta bien entrado el siglo XX, nos dirigimos entonces para examinar las aventuras de viajeros venezolanos y extranjeros por el interior del país.

■ DURAS ANDANZAS POR EL AGRESTE TERRITORIO

Más allá de las vías férreas o de los caminos carreteros, de los que poco nos hemos ocupado aquí debido a sus deficiencias técnicas durante muchos años y al poco interés que les proporcionaron nuestros viajeros, quedan por recordar las líneas de vapores que describiera William Eleroy Curtis, citadas al principio como referencia al significado que tuvo la construcción y mantenimiento definitivo del Puerto de La Guaira. Las rutas de estas líneas servirían para entrar o salir del país, pero también para viajar de una región a otra, que en el tiempo que estudiamos era como salir y entrar de nuevo al país:

To go from Caracas to Trujillo it was necessary to embark at La Guaira for Curaçao, the principal island of the Dutch West Indies, and there transfer to a small American steamer plying between New York and Maracaibo. At the latter port we were to connect with a light-draught steamer, cross the "lake" of Maracaibo—in reality a shallow arm of the Caribbean Sea—and make the rest of the journey on horseback over mountain trails.

(Thomas Russell Ybarra, p. 294)

Después de dos años en Caracas, en 1880, Jenny de Tallenay viaja al interior. De su deambular con intereses naturalistas, nos llama particularmente la atención que al salir de excursión hasta Petare, la joven francesa se tropezara con "una vieja pared agrietada, horadada por una pequeña puerta desvencijada, que lleva esta pretenciosa inscripción: Ferrocarril del Este":

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 hierbas ¡Era todo lo que quedaba para recordar el ferrocarril del Este. (Jenny de Tallenay, p. 109)

Efectivamente, el Ferrocarril del Este fue una empresa iniciada en 1863 que no tuvo larga vida y cuyo trazado, en 1884, fue sustituido por el del Ferrocarril



Caracas 1888.
Compañía del Gas
Holder, o sea depósito,
talleres y carboneras.
El Cojo Ilustrado N° 28,
15 febrero 1893: p.65.

Caracas 1888.
Compañía del Gas
Nueva oficina de retortas
y holder o sea depósito N° 2.
El Cojo Ilustrado N° 28,
15 febrero 1893: p.67.



rril Central, pero ello ocurriría luego que la viajera francesa se hubiera marchado de Venezuela.

Para salir de las inmediaciones de Caracas, otra vía interesante de recordar es la del Ferrocarril de El Valle, cuya estación de inicio estaría al cruzar el Puente de Hierro sobre el Guaire:

One of the horsecar lines of the Tranvías Caracas ran from the Plaza Bolívar to the station (or, rather, shed) of still another railroad, the Ferrocarril de El Valle. The diminutive locomotives of this concern (there were, at least, three) puffed and groaned through El Portachuelo, the southern gap in the mountain-wall enclosing Caracas, to the agreeable village of El Valle, some four miles distant ... (Thomas Russell Ybarra, pp. 246/247)

Frente al tono romántico de algunas notas de El Cojo Ilustrado, no sólo es notable el espacio que la publicación otorgaría a reseñar las obras del Gran Ferrocarril de Venezuela, sino la calidad de la información que referiría respecto a esta importante obra de ingeniería. Las fuentes alemanas que proporcionarían datos a los editores, harían a su público conocedor de algunas notables precisiones:

En la línea férrea que construye el Gran Ferrocarril de Venezuela y en el trayecto de Caracas a Cagua, hay 85 túneles y 125 puentes y viaductos de hierro. El viaducto Agua Amarilla, cuya vista damos, es uno de

los más grandes de la línea, tiene 47 metros de altura, 90 de largo y 5 aberturas. Cuéntanse en el trayecto comprendido 5 viaductos de las mismas condiciones de éste. La solidez, perfección y abundancia de las obras de arte acometidas y realizadas por esta empresa, son timbre de orgullo para muchos ingenieros, entre los cuales cábenos la satisfacción de contar a no pocos venezolanos.

Las inauguraciones parciales del ferrocarril alemán serían reseñadas en sus virtudes pintorescas, cómo no, pero sorprende encontrar entre poesías, novelas por entregas, modas, notas sociales y partituras de vals que:

Uno de los viaductos más notables de la línea de este ferrocarril es el llamado "Honda", construido sobre la quebrada de igual nombre, que forma parte de la Quebrada de Las Mostazas. El viaducto "Honda" se halla en el kilómetro 45500, poco antes de llegar a la Estación Las Mostazas, tiene 2 aperturas, una de 25 metros y otra de 17,60 metros. Su mayor altura es de 3 y medio metros; el peso total de la construcción de hierro 59.000 kilos. Este viaducto aún tiene un carácter especial, pues une directamente las bocas de dos túneles de tal manera que saliendo de un túnel, el tren pasa directamente sobre el viaducto para entrar enseguida en el otro túnel. El punto mismo es uno de los más bellos y pintorescos de la línea férrea, pues antes de llegar los trabajos de construcción no ofreció paso la Quebrada Honda

sino en un punto mucho más abajo. La quebrada se interna considerablemente en la montaña y tiene su origen en las filas de Las Lagunetas. Dícese que en las aguas de esta quebrada se encuentran granos de oro.

Fue con el ferrocarril que los venezolanos, como media humanidad, se sintieron más cerca del progreso deseado. Razón tenía entonces Guzmán Blanco—más allá de sus negocios personales y de los favores a sus allegados— al empeñarse tozudamente en la constitución de las compañías que hicieran posible su construcción. El ferrocarril permitió acercar poblaciones, transportar ágilmente algo de la producción nacional y desplazar civilizadamente a muchos ciudadanos. Los errores fueron de índole técnica y cultural para que el buen propósito se perdiera rápidamente en el camino:

El tren ha cambiado el destino del hombre de la montaña. El tren es la rueda y el vapor. El tren es la fuerza mecánica sometida al nuevo señorío del capital. El señor desaparece para ser absorbido por un sistema nuevo de producción de riqueza. La lentitud ha sido reemplazada por la premura. Todo lo que tiene rueda ha de volar. Sobre la rueda del tren, sobre la rueda del automóvil, el hombre de Venezuela comienza a sustituir el reposo antiguo por un vértigo de mudanza. El viajero que bajó a la estación sobre el manso lomo de las cabalgaduras guiadas por sus manos expertas, es arrastrado ahora por



Gran Ferrocarril de Venezuela

Viaducto Agua Amarilla
kilómetro 48
El Cojo Ilustrado N° 36,
15 junio 1893: p.227.

Gran Ferrocarril de Venezuela

la Honda 3
El Cojo Ilustrado N° 38,
15 julio 1893: p.259.



los anónimos caballos de fuerza de la locomotora.
(Mario Briceño Irigaray, p.142)

Novelistas, viajeros y El Cojo Ilustrado retratan los cambios que se dejan ver en una parte de la sociedad, pero también los peligros que el ser modernos podrían traer. Nos es pura nostalgia el sentimiento del Tío Pancho, después de todo.

El ferrocarril es el límite infranqueable entre Cumboto y el mar. El cocal "del otro lado" está al borde del mar, tan temido por los negros. De hecho, los límites de la hacienda son los límites de toda la historia y quienes "entran" o "salen" a participar de la trama, lo hacen mediante una vaga mención de lo que, para el resto del país, serían símbolos del progreso: la fundación de la línea ferroviaria, con su significado en el lejano y oscuro pasado de doña Beatriz, la llegada de Laura Alcántara a la Estación de El Palito o el vapor que lleva y trae a Federico Zeus a una Europa apenas tres veces mencionada. Los cocales, las vaqueras, las pailas con el aceite y las familias de negros pertenecen a una hacienda, con unos modos de producción congelados en el tiempo, congelados en las leyendas que guardan sus protagonistas sobre el pasado de los Zeus. El tren es, entonces, ajeno a los recuerdos del negro Natividad, como no sea para marcar el umbral entre lo permitido y lo ilícito, para establecerse en una relación directa con los extranjeros que llegan a participar con sus intrigas de la vida



Un salto por la vida

Motor y Locomotora
El Cojo Ilustrado N°
325, 1 julio 1905:
p.418.

en la hacienda, pero es también el único elemento que proporciona referencias claras al tiempo impreciso en que se desarrolla la trama de Cumboto.

■ SIN CONCLUIR, ACASO REFLEXIONANDO...

En la capital del país despoblado al que llegara, Jenny de Tallenay encuentra a unos caraqueños altamente susceptibles a los elogios, maravillados por los espacios públicos que apenas estrenan, inocentes de que su recién adquirida novedad es pintoresco cuadro para la sofisticada extranjera, maravillada ella misma de que los periódicos del país no dejen nunca de mencionara Caracas sin calificarla de "civilizada" o de "refinada".

El país escaso de proyectos de avance técnico, con una brillante capa de barniz moderno, se dibuja en los relatos de viajeros y en los personajes de las pocas novelas que hemos revisado, mientras los logros técnicos reales y valiosos son reseñados por El Cojo Ilustrado con elogio y celebración. Pero no se trata de una complacencia aislada, pues la publicación quinencial caraqueña se balanceaba entre el cándido provincianismo caraqueño y el progreso técnico efectivamente logrado, entre las imágenes de la ciudad chata de Ifigenia y los rascacielos de Chicago, entre las magnificadas actividades sociales de estos ciudadanos y las inalcanzables luces de París. Los contrastes de la vida moderna se vieron retratados en las páginas de El Cojo Ilustrado: la Plaza Bolívar, los tranvías y ferrocarriles, viaductos e instalaciones eléctricas, publicidad de cámaras fotográficas o cinematógrafos y lavanderas a la orilla de las quebradas. La modernidad celebrada, pero también los peligros de la vida moderna. Los modernismos adquiridos y las modernas imágenes de otras latitudes: tan cerca y tan lejos...

Nacido en 1880, cuando Guzmán Blanco y sus seguidores estarían en plenos afanes de modernización, Thomas Russell-Ybarra acertadamente recordaría:

My Caracas, my first Caracas, the Caracas of my early boyhood, was still remote from the rest of the world. Though Richard Harling Davies called it the Paris of South America, to the joy of the natives, many of whom loves Paris better than salvation, it was primitive. From under a thin surface of modernity peeped the Caracas of the Spaniards ...
(Thomas Russell Ybarra, p. 105)

Los recuerdos del caraqueño bostoniano captan a esa parte de la sociedad caraqueña constituida por quienes se saben privilegiados por tener noticia de los avances técnicos logrados en otras tierras:

Congress here is very funny. They all wear dress coats and white neckerchiefs, and they all speak well, but have no occasion to speak much, except eulogizing Guzmán and Bolívar. When they adjourn for the day, the country members go to the Singers Sewing Machine store and learn how to use the machines, so as to teach their wives. For each one invests part of his pay in a sewing machine to carry home; and so, by degrees, civilization is carried among the Andes and up the Orinoco.
(Russell Ybarra, p. 29)

Como era de esperarse, los privilegiados venezolanos que a partir de entonces pudieron hacer uso de modernidades como el gas, la electricidad o el ferrocarril se diferenciaron de quienes permanecieron lejanos a los aires modernizadores que la técnica trajo consigo. Las contradicciones de este pequeño público moderno aparecen en nuestra cultura y se reflejan claramente en el imaginario que nos llega.

El contraste es evidente y frente a esas posibilidades de modernizar el entorno y las tareas cotidianas, la imagen que ofrece William Eleroy Curtis es la que se observa en el paisaje de los suburbios de las ciudades:

Casi toda la lavandería en este país la hacen mujeres en las orillas de los ríos. Lavan la ropa en cestas, ida y vuelta, la lavan en agua fría corriente, la golpean sobre las piedras, para destrucción de los botones, y la colocan sobre la hierba a secar ... en toda Venezuela no existe nada que se parezca a una cuerda de ropa ni una tabla de lavar ... Algunas personas de los Estados Unidos han intentado repetidas veces introducir máquinas de lavar, clothes-bar y cuerdas de tender ropa, pero es imposible reducir a las mujeres nativas a usarlos, pues prefieren sus propios métodos incómodos. (William Eteroy Curtis, p. 83-84)

Tal vez serían aquellas las mismas lavanderas que quince años antes viera Jenny de Tallenay y de las que describiera con mayor interés sus tabacos que la labor que realizaban:

A orillas del Guaire se ven por doquier negras que limpian la ropa, golpeándola con toda fuerza sobre lajas y fumando "capadares". (Jenny de Tallenay, p. 116)

Serían, sin duda alguna, mujeres similares a las que retratara El Cojo Ilustrado en medio de un rústico paisaje suburbano.

Pero ese contraste centro-periferia es perfectamente observable también en las ciudades europeas decimonónicas, en la "familia de ojos" de Baudelaire que



citara Marshall Berman —a quien hemos recurrido, por cierto, para emplear los conceptos de moderno, modernismo y modernidad— frente a una primorosa pareja en el calor de un café ubicado en medio de la nueva París diseñada por Haussman.

Retratados como reporte del presente, los progresos técnicos reseñados por El Cojo Ilustrado nos proporcionan un balance entre el autoelogio a que tan susceptibles eran los caraqueños encontrados por Jenny de Tallenay y la dura crítica a la naturaleza del venezolano que emitiera William Eteroy Curtis. Sin ánimo de hacer crítica social, hemos dejado de lado ese tema, pero sin duda la publicación quincenal, mediante la imagen gráfica, proporciona un cuadro que bien pudiera ilustrar las memorias de cualquier otro joven caraqueño de fines del XIX o principios del XX como Thomas Russell-Ybarra.

El imaginario de las novelas y los testimonios de los viajeros se confirman con las imágenes reales de El Cojo Ilustrado. Pareciera que fueran, unos y otros, de una misma naturaleza, tal es su carácter complementario. La publicación caraqueña, que forma parte de las fuentes a las que recurren los estudiosos de la cultura en el país, es, en realidad, retrato fiel del entorno que alimentó buena parte del imaginario de novelistas y ensayistas de tiempos posteriores.

Río Anauco
El Cojo Ilustrado N° 39,
1 julio 1893: p.284.

BIBLIOGRAFIA

- BRICEÑO IRAGORRY, María
1952
Las Riberas.
Caracas. Monteavila, 1991.
- CURTIS, William Eteroy
1896
Venezuela, país de eterno verano.
Caracas. Congreso de la República,
1977.
- DE LA PARRA, Teresa
1924
Ifigenia.
Caracas. Monteavila, 1977.
- DE TALLEMAY, Jenny
1884
Recuerdos de Venezuela.
Caracas. Ministerio de Educación,
1954.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, Manuel
1901
Ídolos Rotos.
Caracas. Monteavila, 1972.
- DÍAZ SÁNCHEZ, Ramón
1950
Cumbato.
Madrid. Edime, 1979.
- POCATERRA, José Rafael
1913
Política Feminista o el Doctor Bebe.
Caracas. Monteavila, 1990.
- RUSSELL-YBARRA, Thomas
1941
Young man of Caracas.
New York. Ives Washburn.
- URBANEJA ACHEPOL, Luis M.
1894
"De temporada"
Cosmópolis N° 1. Caracas,
1 mayo 1894 : pp. 13-20.