

Pero tal escepticismo no demerita en nada lo logrado por el Director/Editor Osorio con *Emeritense*; sino al contrario, porque a pesar de ese escepticismo no podemos evitar elogiarlo y maravillarnos de las infinitas posibilidades que encierra para el cultivo y la difusión del trabajo histórico. Señalemos, al respecto, el logro más importante (precisamente en relación con esa forma "sui generis" en la que somos "modernos", "contemporáneos" y en la que participamos de los "avances de la Cultura Occidental"): vencer las "pandemias intelectuales-administrativas" de la escasez de recursos y la pésima distribución que azotan la producción de revistas en Venezuela y América Latina...

A causa del referido maravillarnos ante *Emeritense*, nuestro contacto con ella a través de la pantalla y el "mouse" fue el de un infante que descubre un "nuevo juguete" pues, efectivamente, nos sentíamos en el ... "país de las maravillas" ... (curiosamente parte del título de uno de los artículos que contiene esta primera entrega).

El Sumario, en este orden, anuncia cinco artículos (sin indicar páginas, pues basta con un "click" al estar la "manita de índice extendido" sobre el título que nos interesa, para que éste "aparezca"): "La historia académica en el país de las maravillas" de Camilo Morón Partidas, "Aspectos teórico-metodológicos del estudio de familia: una familia merideña" de Teresa Albornoz de López, "El Corregimiento de Mérida (I)" de Gloria Caldera, "La zaga de la esclavitud andina del XIX" de F. Eduardo Osorio y "Romero González. El fotógrafo del terremoto de 1894" de Gabriel Pilonieta (se incluyen dos de las fotografías alusivas al acontecimiento, una de las cuales es ubicada también en la página de presentación de la revista). Sigue después la sección "Documentos", transcribiéndose uno de 1898 titulado 'Solidaridad andina con los patriotas cubanos', dirigido -el 20 de enero de ese año- por el Club "Máximo Gómez" a los legisladores merideños, en apoyo a la independencia cubana. Después, en la sección "Lecturas" y a cargo de Luis Manuel Cuevas, está 'Jesuitas: ¿humanismo vs. deshumanización?'. Se encuentra también la sección "Varia" (con los títulos: 'Actividades', indicando: congresos, directorio de la Web, eventos de interés para historiadores, correspondencia -auténtica interacción, pues allí se recogen los mensajes recibidos, de Venezuela y fuera de ella, en relación a este primer número de *Emeritense* y las respuestas que su Editor/Director ha devuelto-, colaboradores, resúmenes, abstracts, patrocinantes, normas editoriales y "Lincks para historiadores", con posibilidad de acceso directo a páginas de Historia en la Web directamente, debido a que allí se indican sus respectivas direcciones).

*Emeritense*, además, cuenta con un Comité de Arbitraje integrado por: Dr. Horacio López Guédez, Dra. Milagros Contreras Dávila, Dra. Mercedes Ruíz y Dr. Julio César Tallaferró; sin olvidar el Depósito Legal, que también lo tiene.

En cuanto a la diagramación, los artículos tienen un diseño peculiar en la pantalla: dos recuadros, uno cuadrado, grande, donde está el texto del artículo y otro, en rectángulo vertical, en el que se incluyen las notas y referencias bibliográficas, cada uno con posibilidad de ser adelantado o retrocedido independientemente, por intermedio del

"mouse" sobre el respectivo "cursor". Asimismo, a partir de la sección "Actividades", un logo triangular y amarillo, con una figura de "hombre trabajando" (es una silueta que representa a un obrero con una pala, tomando o depositando tierra con ella, del suelo donde se halla amontonada), que gira sobre su eje.

Para culminar sólo nos resta agregar que *Emeritense* Historia en la Web denota, ostentosamente, la gran capacidad de trabajo e imaginación científica (diciéndolo, parafraseadamente, a la manera de C. Wright Mills) que singularizan a F. Eduardo Osorio... y nos congratulamos por ello.

Por último: se nos olvidaba referir, en cuanto a la "oposición: latinoamericanos-modernización", el caso de las oficinas, públicas y privadas, donde la computadora con la que se dispone, dotada con todos los abalorios de las comunicaciones y con accesos al paraíso de los internautas; sin embargo, son empleadas como ... "máquinas de escribir con televisor"..., en incesante uso para la redacción de oficios y memoranda y -por tanto- vedadas para quien requiera elaborar un artículo, revisar los títulos de una Biblioteca, solicitar información a una Universidad, insertar datos en un programa de la Web que los esté solicitando o consultar *Emeritense*...

Miguel Angel Rodríguez Lorenzo.

José Murguay Gutiérrez.

*Construcción, Ocaso y Desaparición de los Ferrocarriles en Venezuela.*  
Mérida, Universidad de los Andes, Consejo de Publicaciones, 1997.

Este trabajo fue aprobado como tesis doctoral en la Universidad Central de Venezuela con mención honorífica, posteriormente fue galardonado como adjunto al Premio Nacional de Historia "*Francisco González Guinán*" de 1.994, con la misma mención y ha sido recientemente publicado por el Consejo de Publicaciones de la Universidad de Los Andes (1997).

Dicho trabajo aborda la historia de los ferrocarriles en nuestro país y fue estructurado en cuatro partes:

La primera, se refiere a la aparición de este modelo de transporte en los países europeos industrializados, donde logró vencer las opiniones adversas de los gobiernos, de los dueños de las diligencias y de los explotadores de los canales de agua, logrando luego de esta oposición inicial, triunfar como modelo de transporte en toda la Europa Occidental, por su seguridad y eficiencia. Igualmente expone la construcción de los ferrocarriles en América Latina, en particular en países como Argentina, Brasil, México y Colombia. En los tres primeros se tendieron verdaderas redes ferroviarias, y en el último, por su condición de país fronterizo al nuestro, su historia en este campo presenta, al lado de ciertas diferencias, muchas analogías con el caso venezolano.

La segunda parte está dedicada a la construcción de los llamados “caminos de hierro”; exponiendo cómo desde los años cincuenta de la centuria anterior, los gobernantes venezolanos se interesaron en el desarrollo de este sistema de transporte en el país debido a su éxito en el viejo continente y aprovechando el interés del capital internacional en inversiones de este tipo. A su vez se describe, cuáles fueron las vicisitudes que se presentaron para la construcción de las primeras vías ferroviarias, la forma en que los sectores extranjeros presionaban al Estado venezolano para obtener mejores dividendos en la inversión de grandes sumas de capital en un país, que de acuerdo a la opinión internacional del momento, estaba sometido a una “**constante e imperecedera anarquía**”. Igualmente recoge la construcción de las principales vías férreas que se desarrollaron en Venezuela, la mayoría de ellas por empresas extranjeras que progresivamente plantearon quejas y reclamos contra el Estado venezolano.

La tercera parte trata sobre la construcción de vías férreas en los Andes venezolanos, en la cual sintetiza la estructuración vial en la provincia de Trujillo antes de 1870, los caminos de Mérida al Lago de Maracaibo y las comunicaciones terrestres en el Estado Táchira durante el siglo XIX.

La cuarta parte está consagrada a la legislación, expropiación y nacionalización de los ferrocarriles en Venezuela, así como también a su ocaso y desaparición; señalando y explicando la evolución de la legislación ferroviaria en Venezuela (1850-1857), la construcción de caminos y carreteras durante el Gobierno de Juan Vicente Gómez (1908-1935), la expansión económica y las condiciones del transporte en nuestro país en las primeras décadas del siglo XX, la competencia entre el vehículo automotor y el ferrocarril, la expropiación y nacionalización de los mismos en Venezuela, y por último su desaparición.

Los ferrocarriles en Venezuela, a pesar de que constituyeron un negocio para los inversionistas foráneos quienes no dejaron de tener un papel importante en aquella Venezuela desprovista de caminos y carreteras, en unos años en los que el modelo agrario-exportador definía, entre otros, los lineamientos de la economía venezolana. Estos ferrocarriles con el correr del tiempo comenzaron a presentar problemas, se tornaron inoperantes; sobre todo cuando la expansión económica derivada de la explotación petrolera, que exigía mejores condiciones del transporte y de las comunicaciones en correspondencia con el crecimiento económico que experimentaba el país.

La presencia del vehículo automotor y las crisis que se presentaron en el contexto internacional originadas por las guerras y conflictos, fueron reduciendo cada vez más la importancia de los ferrocarriles en Venezuela. Ante esta situación las compañías extranjeras decidieron entrar en negociación con el Estado venezolano para vender las propiedades ferroviarias. En algunos casos el Gobierno Nacional se vio en la necesidad de nacionalizar aquellos ferrocarriles que habían sido abandonados por sus administradores y propietarios.

La ausencia del ferrocarril en Venezuela, así como la contrapartida del desarrollo vial y del transporte automotor, no es producto sino de los requerimientos de la industria automotriz. Más exactamente del predominio de una industria de ensamblaje ligada a intereses transnacionales, a los cuales beneficia el que se construyan nuevas vías terrestres, por una parte, y por la otra el mantenimiento de que son objeto los caminos existentes por el excesivo uso del tráfico pesado; todo ello repercute en beneficio de dicha industria al incrementar la demanda de vehículos automotores, lo que ocasionó desventajas hacia el desarrollo ferroviario en nuestro país.

Pese a los intentos de los diferentes gobiernos de Venezuela, después de la cuarta década del presente siglo, por rehabilitar y reactivar estos viejos ferrocarriles, la empresa resultó imposible de acometer. De esta forma desaparecieron en el país aquellos ferrocarriles construidos en las postrimerías del siglo anterior.

Uno de los aportes fundamentales de este estudio se basa en la exhaustiva utilización de fuentes documentales (Manuscritas e impresas), hemerográficas (Anuarios, boletines, revistas y periódicos), y bibliográficas (Autores y temas extranjeros y nacionales), así como también los apéndices documentales e ilustrativos.

**Claudio A. Briceño M.**

