ECOTEP
ENCANTO

1968-1975

PARTE 1

E.T.P.

Encanto-Museo
Correspondencia particular

EGISTRADA

CENTRAL EL PALMAR, S. A.

CAPITAL SUSCRITO Y PAGADO Bs. 50.000.000,oo

SAN MATEO - ESTADO ARAGUA - VENEZUELA

CABLES: EL PALMR — TELEFONOS 71599 - 71709 - 71909 CAGUA Y 59 DE SAN MATEO

CARACAS - VENEZUELA - CABLES: AEFEVE — TELEFONOS. 55.06.83 — 55.54.62

Noviembre 11, de 1975
APB:642

Doctor:
Enrique Tejera Paris
Apartado 31
Caracas - Venezuela.

Hable: Que la cancelara

Estimado doctor:

El próximo 28 de Noviembre las personas interesadas en participar en una Sociedad donde se puedan intercambiar ideas y trabajos sobre el Futuro de Venezuela y el Mundo y cuya mayoría son miembros de la "World Future Society" realizarán una reunión en " El Encanto " Los Teques. Edo. Miranda.

Los asistentes a está reunión deberán llevar su propio almuerzo y bebidas. La hora de reunión es a las 11.30 a.m en la estación de Ferrocarril situada en el cruce de la vía que conduce a la Escuela de Perros de Los Teques con la vía Ferrea. La entrada a la vía de la Escuela de Perros se encuentra después de la Redoma de Los Teques en la Carretera Panamericana en la dirección Los Teques - Las Tejerías y la entrada a la vía se encuentra debidamente señalada a la mano derecha.

Anexo le envió lista de las personas invitadas a participar a está reunión y un temario tentativo a tratarse en la misma, en la cual esperamos contar con su presencia.

Lo saluda cordialmente.

Ambrosio Perera Briceño.

APB:clm
Anexo: lo indicado.

LISTA DE PERSONAS QUE ESTAN INVITADAS A LA REUNION

Señor	Guillermo González Arocha
Doctor	Diego Arria
Doctor	Miguel Casas Armegol
Señores	Corporación de Turismo de Venezuela
Señor	Josw Baragraser I.
Señor	François Benko
Doctor	Salvador Fernández
Señor	Rómulo Betancourt
Hermana	M. Joan Gerads
Doctor	Alejandro Grajal
Doctor	Gustavo J. Vollmer
Señores	Instituto de Estudios Superiores
Señor	Charles Meacham
Doctor	Hans Neumann
Doctor	Luis Penzini
Doctor	Ambrosio Perera Briceño
Señor	John Carl Putman Jr.
Doctor	José Rafael Revenga
Señor	J.M. Risquez
Doctor	Rafael Risquez Iribarren
Doctor	Enrique Tejera Paris
Señor	Heinz O. Weber
Señor	Pedro P. Yanez
Doctor	Alejandro E. Branger
Doctor	Alfredo Anzola Mendez
Doctor	José I. Arnal
Doctor	Wolf Petzall
Señor	Alejandro Otero
Doctor	Ramón León
Doctor	Mauricio Baez

TEMARIO DE LA REUNION DEL 28 DE NOVIEMBRE DE 1975

EN " EL ENCANTO "

1. Conveniencia o no de formar un grupo para tratar exclusivamente asuntos relativos al futuro.

2. Si se fundara una agrupación, determinar la forma en que se hará y obtener opiniones sobre su funcionamiento.

3. Determinar que haremos luego de este primer encuentro.

4. Otros puntos que se consideren de interes.

(duración 1 hora)

22 de abril de 1975

Señor Ingeniero
Antonio Agostini
Presidente del
Instituto Nacional de Parques
Caracas

Distinguido señor Presidente:

El 31 de diciembre pasado robaron de nuestra casa la lencería comprada para el Encanto, junto con otros objetos de nuestra pertenencia. Como la casa está asegurada contra robo, la Compañía de Seguros La Seguridad pagó la cantidad de Bs. -- 1.546.oo por los artículos de lencería. Adjunto a la presente cheque por la cantidad mencionada, que corresponde integramente al INAP.

Muy atentamente,

Enrique Tejera París

Anexo: Cheque No. 248876 por Bs. 1.546.oo.

Copia fotostática del cheque -no endosable- de Seguros La Seguridad.

Los Teques,11 de enero de 1972.-

Doctor
Enrrique Tejera París
Presente

Distinguido Doctor:

Me estoy dirigiendo a Ud. porque sé lo interesado que está en la remodelación del parque del Encanto y de la vía ferrea que lo enlaza con Los Teques.-Yo también me gustaría todo eso,porque soy ferrocarrilero,y presté servicios en el Gran Ferrocarril de Venezuela. Pero,parece ser que sus deseos y los míos no van a poder cumplirse,por el hecho de que todo el parque adyacente al túnel 10 lo han invadido con ranchos,los cuales ya estan cerca del túnel. Yo desearía que Ud. viniera por aquí,para que vea la gravedad de la situación.Y todo por un agitador,que está encargado de la Junta Pro-Mejoras.-Yo no soy enemigo de la gente humilde, ni estoy en contra de nadie,pues soy militante de un Partido de gente humilde,como es Acción Democrática;pero no puedo estar de acuerdo que se destroze un parque y se perjudique una obra beneficiosa para Los Teques y Caracas,porque no haya carácter para detener la construcción de ranchos,de parte de el Parque del Este o Museo del Transporte,ni iniciativa del Gobierno para dotar a estos compatriotas de casas higienicas.-Por todo esto,le he escrito:para que Ud. meta su mano,y no permita que todo esto se pierda.-Se que Ud. lo hará;de eso estoy seguro.

De Ud. Atentamente:

Fernando Díaz M.
C.I.219.127

MOP

COMUNICACION INTERNA

Nº

DE Arq. Olivos

PARA D. Tejeda

FECHA 12-11-'73

ASUNTO Estación El Encanto.

Para su consideración le envío planos de la Estación El Encanto. El plano pequeño es la supuesta de Cabotaje que, como Ud. sabe no se va hacer, solamente se la anexo para que se imagine como se vería la de El Encanto en su forma "lateral".

De Ud. Atentamente

Fernando Pica

FORMOP - 4350 - 505 - (4/71)

RCA POSN 4 ⊕
VENEMB 24350

WASHINGTON D C JULIO 15 1968 09/100

NLT

DR. FORTUNATO ADRIAN
DIRECTOR ZONA 10
PLAZA VENEZUELA
CARACAS

HOY LLAME AL INGENIERO AGOSTINI SOBRE FERROCARRIL ELENCANTO
Y EXPLICOME SU PREOCUPACION POSIBLE REDUCCION RITMO TRABAJOS SI
REDUCENLE RECURSOS EN REORGANIZACION ZONA PUNTO CO MO
INTERESADO EN PROYECTOS MUSEO Y ENCANTO MUCHO AGRADECERELE
MANTENERNOS COOPERACION PARA ACELERAR ESTOS IMPORTANTES
PROYECTOS RECREACIONALES.
SALUDOLO CORDIALMENTE AMIGO

TEJERA

RCA COMMUNICATIONS, INC.
RCA COMMUNICATIONS, INC.
RCA COMMUNICATIONS, INC.
RCA C

21 de junio de 1968.

Señor doctor
Antonio Agostini
Director del Parque del Este
Caracas.

Querido Antonio:

Te envío adjunto los cortes preparados por los decoradores del vagón. Aunque no estamos definitivamente de acuerdo en los colores internos y otros detalles, es importante que los vayas teniendo para que los carpinteros puedan trabajar en la parte interna.

Los planos se explican por si solos. Hay trabajos que hacer en cuero o vynil marrón solamente en los cojines y pequeño respaldar señalados en la elevación 7 (frente del vagón en el salón) y en la parte de la elevación 6 o sea la puerta que va del salón hacia el solarium que también irá forrada en cuero o vynil marrón.

Los colores exactos te los enviaré la próxima semana.

Es importante aceleres este trabajo de carpintería que de todos modos va a ir encerado con el color obscuro de la misma madera que utilicen.

El trellis del solarium no son sino un cuadriculado de tablitas de madera pegadas directamente sobre la pared. La pared va a ir pintada de amarillo y las tablitas del trelli de blanco. Este acabado lo puedes dejar para último pues esta semana te irán los detalles.

Segundo: Te mando un pedazo de tela rojo que es solamente para que tengan el color rojo que va por el exterior del vagón, o sea la parte de aluminio. El maestro puede reproducir este color tomándolo de la muestra de tela. Este mismo color rojo será el que utilizaremos para pinter la locomotora de Mr. Williams. A este efecto voy a guardar de una vez aquí un pedazo.

Tercero: Te envío también el mueble de pantry-cocina que ya compramos aquí y que es el más sólido que conseguimos. Pérez Lossada lo va a hacer despachar directamente por la Navegación a Caracas, lo mismo que hicimos con las unidades del baño. No se te olvide dejar las paredes abiertas para poder meter tanto las unidades del baño como esta unidad cuando llegue.

Cuarto: El doctor Pérez Alfonzo me acaba de llamar, muy interesado a la vez que preocupado porque no se ha movido la gente del Instituto para darle los datos necesarios para preparar los estatutos. Voy a poner un cable al doctor Ornés. Entre tanto llama a Pérez Alfonzo y llévalo a ver el vagón y los trabajos del Parque y del Museo.

Recibe, con saludos muy cordiales para tu secretaria, un abrazo estrecho de tu amigo,

21 de junio de 1968.

Señor doctor
Antonio Agostini
Director del Parque del Este
Caracas.

Muy apreciado Antonio:

Adjunto te envío la factura que me envió el señor Chubb que cubre el costo de servicios de la American Enterprises, por el embarque a Venezuela de los combolets.

Hoy mismo envié un cheque personal a Mr. Chubb reembolsándole el pago de esta factura que él efectuó personalmente. A tu conveniencia, te agradezco me reembolses dicha cantidad.

Recibe un cordial abrazo,

Anexo: Factura

Junio 18/68

(a)

Llamar al Dr Agostini,

Parque del Este.

(y traerme este papel)

1. Están quitando los rancheros?
2. Le duran la plata
   [si no, a Sucre § { { { 1) 2) 3) Asfaltado Avenida
3. Toros Alfaro, estatuto?
4. Pintura locomot.?
5. Contacto Cmte Albert Vollmer (el viejo)
6. Ya hicieron levantamiento topogr.?
7. Proy. restaurant, estación, etc...?

14 de junio de 1968.

Señor doctor
Antonio Agostini
Director del Parque del Este
Caracas.

Muy apreciado Antonio:

Sentí mucho no haber podido renovarte personalmente mi agradecimiento por la interesante reunión a que asistí, ya que tuve que salir de inmediato hacia Washington para asistir al funeral del Senador Robert Kennedy.

Adjunto te envío la factura que me envió el señor Chubb por los combolets, cuyo pago ya efectué por cheque personal. Mucho te agradeceré me reembolsen directamente dicha cantidad. Ya deben haber salido para Venezuela.

Recibe un cordial abrazo,

Adjunto: Factura

10 de mayo de 1968.

Señor doctor
Antonio Agostini
Director del Parque del Este
Caracas.

Muy estimado Antonio:

Esta mañana me llamó Mr. Chubb para decirme dos cosas muy importantes, que te paso inmediatamente para que, con tu habitual eficiencia le dés inmediata consideración: la primera es que el señor Chubb nos ha conseguido dos equipos completos de baño de vagón, compuesto cada uno de excusado y pared con lavamano retractil, todo de aluminio. El precio de ambos equipos no pasará, me dijo él, de $100.00 y lo hizo mandar a Baltimore para de allí embarcarlo por la Venezolana de Navegación. Te digo ésto para que lo tengas muy en cuenta ya que en la construcción del vagón ejecutivo, hay que dejar una pared abierta del lado del baño o alguna forma para meter éstos equipos con facilidad. El otro será mantenido en nuestro depósito para repuestos o cambios.

La segunda cosa es que el Museo de Transporte del Estado de Pennsylvania está interesado en comprar la locomotora baldwin, una de las tres máquinas que se encuentran actualmente en Caracas. Es muy urgente que me mandes, de una vez, no solo todos los datos que se puedan conseguir y la descripción más completa posible que puedas hacer sobre estas máquinas, sino sobre todo fotografías de frente, de perfil y por detrás, de la máquina que esté más presentable y al mismo tiempo que menos nos interese para repararla en caso de poderla usar. Yo les diré que se piden $20.000.00 por estas máquinas.

Estas máquinas, tengo entendido, son propiedad del Instituto de Ferrocarriles y serían pasadas como parte del equipo para la Compañía del ferrocarril histórico. Si fueran propiedad del Museo, podríamos hacer el mismo negocio. Cualquiera que sea el

dueño actual de la locomotora, sea el Instituto sea el Parque del Este, se podría vender de una vez o vender después de incorporado. Claro que el precio no será éste que nosotros vamos a decir y éllos discutirán según la calidad y el interés que tengan en la locomotora, pero es muy importante comenzar de inmediato la negociación pues creo que deberemos comprar la locomotora nueva que fabrica Mr. Williams y ésto serviría para cubrir parte del costo.

Hablé con Mr. Williams que regresó muy agradecido de las atenciones que recibió en Caracas y sumamente bien impresionado por el Parque, por tu trabajo y también por el ferrocarril de El Encanto. Sobre ésto último aproveché para decirle que cuánto sería lo menos por el precio de su locomotora y que cuánto podría recibir como pago en acciones. El hombre vaciló un poco y dijo que alguna vez tendría que hacer algo altruista y que además siempre había querido ser accionista de un ferrocarril y que por tanto estaba dispuesto a aceptar el 30% del valor de la locomotora en acciones de la Compañía del Ferrocarril Histórico. De modo que ya tenemos una locomotora nueva entre manos, pues entre ésa reducción, más el producto de la venta de una de las baldwin al Museo y algomás que rasguñemos, podemos proceder a poner el tren a funcionar, con todo su carácter histórico y sin peligro de grandes dificultades de mantenimiento.

Mándame, pues prontamente las fotografías de la baldwin y los datos para seguir en este asunto.

Por favor léele esta carta al doctor Ornés para que él esté enterado y sepa las gestiones que estamos haciendo aquí. Lo mismo al doctor Sucre Figarella.

Recibe un cordial abrazo,

24 de abril de 1968.

Doctor Antonio Ornés
Presidente del Instituto Nacional de Ferrocarriles
Estación Caño Amarillo
Caracas.

Querido Antonio:

Tuve por aquí la visita de nuestro amigo el Ingeniero Agostini, quien vino a estudiar la organización del Museo de Historia y Tecnología. Estoy muy bien impresionado con este competente profesional y con el interés que demuestra por todas las cosas. Estoy seguro de que él te dará el resúmen de sus experiencias.

Me vine muy esperanzado por nuestra última conversación, en pró de nuestros proyectos conservacionistas. Quisiera pedirte ahora que no se te olvide llamar a nuestro común amigo el Gobernador Bertoreli, para que te preste la cooperación necesaria para armar la estación y los talleres del ferrocarril de El Encanto, en Los Lagos.

Por lo que vimos Agostini y yo en el Museo de Tecnología todo lo que queda del taller de ferrocarril en Palo Grande es histórico. Este es el género de piezas que tienen en exhibición en el Museo de Tecnología y lo interesante es que las tienen trabajando. Por tanto el ferrocarril histórico de El Encanto constituirá una excelente sucursal del Museo de Transporte, pues dará en vivo una idea de cómo empezó a progresar nuestro país. Te ruego hagas un supremo esfuerzo en salvar y utilizar todo lo que quede en las estaciones de Caño Amarillo, Palo Grande, etcétera, para irlo montando cerca de la vía o en las estaciones del tren que proyectamos.

Agostini te contará cómo vá la cuestión del material rodante y la colaboración que puede darnos desde el Museo y el Ministerio de Obras Públicas, para que así podamos utilizar todos los recursos posibles.

No dejes de escribirme si puedo serte útil en cualquier cosa pues bien sabes que aquí tienes un amigo que mucho te aprecia.

Recibe un cordial abrazo,

WASHINGTONDC VENEZGOVT ABRIL 25 1968

AGOSTINI
DIRECTOR PARQUE DEL ESTE
CARACAS

SENOR WILLIAMS LLEGARA ESA DOMINGO VIASA NUMERO 743
DE MIAMI LLEGANDOCARACAS 7:50 PM PUNTO AGRADEZCOTE
RXXXRXX RECIBIRLO Y HACDXX HACER RESERVACIONES
HOTEL TAMANACO TAMBIEN ARREGLAR VIAJE TREN EL ENCANTO

ABRAZOS

TEJERA

RCA COMMUNICATIONS, INC.
RCA COMMUNICATIONS, INC.

EMBASSY OF VENEZUELA April 24, 1968

APR 30 1968

RECEIVED

@ Tom early

A31 N

Senor Antonio J. Agostini
Urb. Santa Cecilia
Calle 5-No. 42
Caracas, Venezuela

Dear Antonio:

Thank you for the book which you autographed and left for us in your bedroom. It was very generous of you.

Yesterday I saw Enrique Tejera and he returned the movie camera. I'm glad you had such a successful trip here and in Washington.

The Strasburg Railroad or the Pennsylvania State Museum might like to buy one of the three Baldwin engines you have, even if they are not in working order. Can you write and tell me where they were built and give me any numbers of other information you can find on them. I might be able to get the plans from the Baldwin Company if I have enough information. You may write to me in Spanish if you prefer.

We enjoyed having you as our guest and hope you will come soon again. Judy sends you her best wishes.

Sincerely yours,

N

460

(Mr Chubb)

23 de abril de 1968.

Señor Ingeniero
Antonio Agostini
Director del Parque del Este
Caracas.

Muy estimado Antonio:

Te envío adjunto el plano de como creo que debe quedar el vagón presidencial. Este plano lo he hecho después de consultar a Mr. Chubb y a otras personas y tiene por objeto lograr la mayor comodidad posible, y la mayor vista posible, dado que en casi todo el trayecto de nuestro ferrocarril la vista se encuentra hacia un solo lado. En el caso eventual en que la Compañía resolviera vender el vagón, siempre será uno de los mejores vagones que haya en el mundo y más interesante.

El objeto de enviarte este plano coloreado es para que los carpinteros puedan comenzar de inmediato a trabajar en la parte estructural y en las paredes externas, tal como habíamos quedado. Las paredes externas iban a ser de aluminio según nos dijo Loaiza en su casa. Verás que he tratado de reducir lo más posible el número de ventanas, porque así nos sale más barato y es además sencillo la construcción y el mantenimiento.

Las dos extremidades del vagón quedan tal como están, con las naturales reparaciones. La pintura externa del vagón también se puede hacer, conforme quedamos, en un buen verde botella obscuro.

Ahora comenzando de izquierda a derecha:

La oficina camarote creo que no requiere mayor explicación, salvo que no queda sino cuatro de las ventanas.

El problema de como abrir y cerrar los vidrios de las ventanas se los dejo a ustedes, porque no tengo manera de describirlo desde aquí y seguramente lo mejor será utilizar el mismo sistema de los vagones viejos o cualquier otro mejor que tu encuentres. Esto para todas las ventanas.

En cuanto al baño creo que las dimensiones son aceptables. El señor Chubb parece que nos va a conseguir un excusado y un lavamanos de los que se bajan, de aluminio. En caso de que lo consiga te mandaré de inmediato las dimensiones para saber donde se van a abrir los agujeros de drenaje y además donde se van a colocar exactamente las tuberías. El vagón requiere un tanque de agua que puede ser del tamaño de todo el baño, colocado en el techo, y con fácil acceso para ser comunicado con una manguera en cualquiera de las dos estaciones. El vagón va a tener un pequeño compresor para darle presión a los baños, si fuera necesario, eléctrico y que por tanto podría funcionar en las estaciones, enchufándolo a la corriente normal.

Si Mr. Chubb no consigue los baños baratos, podemos instalar siempre una ducha de trailer y un excusado químico, tal como habíamos pensado y ya tenemos los catálogos. El costo del excusado son solamente $150.00 (ciento cincuenta dólares).

Tenemos también algunos datos sobre el "serving pantry" con su pequeño lavaplatos, que queda en frente. Te ruego que en ésto no hagan nada puesto que todavía estamos en consultas para ver si es más barato hacerlo completamente en Venezuela o llevarlo de aquí. Yo creo que quizá lo mejor será hacerlo en Venezuela, de acuerdo con las especificaciones de los decoradores. Sigo trabajando en ésto.

El único punto especial allí que considerar es el del ventilador o aspirador que queda encima del pantry, ya que no podemos abrir el agujero o dejárselo hasta que no sepamos exactamente qué muebles vamos a poner allí y la estantería correspondiente. Como seguramente van a estar trabajando en el resto de las paredes por un tiempo bastante largo, yo te avisaré lo más pronto posible lo necesario para ésto. Te mandaremos el planito especial de la cocina lo más pronto que podamos.

El tercer ambiente es el solarium. Creo que ésto va a ser un éxito y la idea me fué inspirada en el vagón presidencial del ferrocarril de Caranero. Verás que caben muy bien unos buenos muebles. Los decoradores sugieren y a mí me parece también práctico del punto de vista estructural y económico que cerremos totalmente la pared del fondo del solarium (puesto que ésta es la que dá contra los taludes en el viaje a El Encanto), y se despeje completamente el otro lado o sea que quede abierto, con una baranda baja de aluminio ionizado. (Tengo unos ocho metros de esta baranda en mi casa, que pueden ir a buscar cuando quieran, y creo que de la misma baranda pueden hacer las dos puertecitas que indica el plano).

Hay actualmente un paral que correspondía a una antigua ventana en el vagón que ojalá no fuera necesario para que no estropee

la vista. Caso de que fuera necesario se pueden reemplazar por supuesto con una viga o tubo, como será el caso del que sostiene la puerta, si también fuera éste necesario. Lo ideal, naturalmente, es que quedara completamente sin pilares este lado del solarium.

Finalmente queda un salón que no requiere explicaciones especiales.

Creemos que vamos a utilizar como decoradores del vagón la firma más de moda actualmente en los Estados Unidos, que le acaba de decorar la casa a Ted Kennedy y a otros millonarios. Es posible entusiasmar a estos jóvenes decoradores de moda, porque la oportunidad de decorar un carro de ferrocarril no es muy frecuente. Ellos no cobran nada por su trabajo, solo un porcentaje de los muebles, alfombras, cortinas, etcétera. Como comprenderás no es ningún negocio para éllos, porque este vagón consumirá muy poco. Si acaso compraremos un sofá y unas cuantas sillas de mimbre o algó así y algunas sillas antiguas o modernas, todo de poco valor. En cuanto a las alfombras solo serían necesarias para la oficina camarote (si acaso) y el salón. El solarium llevará probablemente solo un linoleum o "asphalt tiles" que se fabrican en Venezuela. En esto si no te puedo dar más detalle porque todavía no hemos logrado establecer contacto con los famosos decoradores para ver si acceden a hacer este trabajo. En caso de que esta gente no se aviniera a hacer este trabajo conseguiríamos otros, de todos modos.

Es importante que este vagoncito quede muy bien porque es un elemento clave para la promoción del ferrocarril, para la venta de acciones y para el prestigio del Instituto Nacional de Ferrocarriles, que no dejará de usarlo también en sus actividades de relaciones públicas. Además la pequeña oficina-camarote será nuestro centro de actividad por un tiempo, mientras se levantan la estación y las oficinas. De modo que este vagón es a la vez de relaciones públicas y también el centro de operaciones de la nueva Compañía por un tiempo bastante largo.

El jueves voy a ir a Pittsburgh a ver la fábrica de locomotoras. Mr. Chubb hizo preguntar y las averiguaciones han sido muy positivas, pues dicen que el hombre cobra pero que el material es de primera categoría. Ya yo le metí la primera idea al señor que las fabrica, diciendo que podría ser posible que nosotros lo aceptaramos como accionista de la Compañía y que como pago de sus acciones se expusiera una locomotora. Por supuesto ésto no deja de ser un sueño todavía y hasta el viernes no sabremos en que proporción el hombre pueda contribuir. Mr. Chubb va a hablar con él por teléfono y comunicarle todo su entusiasmo sobre Venezuela, que es enorme.

Te doy una noticia muy importante de la que Chubb te hablará también. Es posible que el enorme Museo de Transporte del Estado de Pennsylvania esté dispuesto a comprar una de nuestras tres locomotoras viejas Baldwin. Chubb dice que comencemos cobrando entre $20.000.00 y $25.000.00 aunque muy seguramente esta gente lo rebajará mucho según la condición de las locomotoras. Mándame cualquier dato que se consiga sobre el cuerpo de las locomotoras, placas, año números, etcétera, que permita determinar su antiguedad, porque mientras más viejo más caro.

Te abraza cordialmente,

Anexo

15 de abril de 1968.

Señor Ingeniero
Nerio Sergent U.
Caracas.

Estimado amigo:

Por intermedio del doctor Agostini recibí su atenta carta del 6 de abril con los muy interesantes datos que me suministra.

Sobre los rieles para el ferrocarril marginal del Guaire sugiero que se establesca contacto inmediato con los Agregados Comerciales de Francia, Yugoslavia, Inglaterra, Alemania y Estados Unidos, pidiendo precios. Tengo entendido que esos rieles de 60 centímetros corresponden al sistema llamado Decauville, muy frecuente en las antiguas construcciones y quizás todavía en muchos trabajos mineros de Europa.

Con el largo que piensa darle el ingeniero Agostini a la vía me parece que se van a necesitar más locomotoras de las que se tienen y que valdría la pena ir sabiendo de precios sobre este material, incluyo sobre alguna que vendan en Inglaterra, país donde producen locomotoras de vapor u ornamentales que pueden servir también para ésto.

Tengo mucha curiosidad de saber cuántos vagones cargados de gente puede arrastrar cada una de las locomotoras que tenemos actualmente.

También es interesante saber qué costo tiene la conversión de las plataformas que hay ahora a pasajeros. Creo que existen trenes de la misma trocha que posiblemente estén vendiendo vagones ya existentes que se podrían también tener en vista para futuras compras. Uno muy especial y que posiblemente podrían vender con facilidades es el ferrocarril del Maipo que vá de Santiago a

la montaña y que es un ferrocarril de vía estrecha (60 cm.?) con vagones de pasajeros completos y máquinas de vapor. Sería interesante escribir a la Embajada nuestra en Santiago para hacer averiguar discretamente cuál es el porvenir de este ferrocarril, pues sería una buena inversión, incluso, comprarlo como antiguedades. Este género de material está subiendo mucho y se podría incluso vender a coleccionistas a un precio mucho mayor de lo que pueda costar transportarlo más el precio allá, si es que lo vendieran.

Existe en la India también un ferrocarril que creo que es de la misma trocha y que está en servicio.

En cuanto al problema de las máquinas para El Encanto, no deja de preocuparme porque dejé a Caracas con la impresión de que podría ponerse a funcionar una de las máquinas, aunque fuera temporalmente. La máquina de vapor la necesitamos solamente para efectos demostrativos, y para mostrar que hemos logrado poner a funcionar algo prontamente. Si usted cree que puede hacerse una reparación simple por unos BS.10.000, para tener esta máquina para servicio ocasional y luego utilizarla como parte del material de exhibición allí mismo, yo creo que valdría la pena comenzar a trabajar en éso. De todos modos ahora que está Agostini aquí vamos a ponernos en contacto con la Baldwin Locomotive 1/ a ver si tienen repuestos para esta máquina o si tienen por casualidad, algún interés en comprarlas, que parece que si existe.

También vamos a averiguar sobre ferrocarriles de 1,067 m. que existan en Estados Unidos.

Convendría que usted tomara contacto con la Embajada del Brasil en Venezuela o escribiera a nuestra Embajada en Brasil preguntando cuál es la trocha de los ferrocarriles que salen de Río hacia el interior, pues éllos tienen no solamente máquinas diesel y de vapor funcionando, sino una enorme cantidad de vagones, incluyendo coches cama (y vagomes comedor, que sería muy interesante para nuestro ferrocarril) y que quizás no costaría mucho transportar si es que éllos están cambiando su material. En el Anuario de Ferrocarriles debe estar la trocha, que ojalá sea de 1,067 y no métrica como es frecuente también en nuestro Continente. Colombia también tiene material, pero creo que es métrico o sea que es de un metro. Me están haciendo ya averiguaciones en Ecuador.

Para hacer esta encuesta a través de las Embajadas de Venezuela, yo le sugeriría que hiciera una circular a todas las Embajadas, diciendo que conviene averiguar dónde existe este tipo de

1/Desapareció la fábrica, pero encontramos otras. Me interesaría saber el año y modelo de las nuestras.

material, dándoles la mayor cantidad de datos posibles, incluyendo unos precios que usted crea que puedan ser típicos de este material, muy baratos, por supuesto. Es muy probable que en Colombia, y Brasil, se consiga este material a bajo costo, porque son ferrocarriles interesados en renovar su equipo no en mantener antiguedades. Hay que recomendar mucha discreción porque si no pueden empezar a subir el precio del material, que de otra manera venden quizá como chatarra o como deshecho.

Si usted me manda una de estas circulares a mí, yo me tomaría la libertad de escribirle a mis colegas de distintos países también con estos datos, solicitando su ayuda. Por lo pronto voy a llamar por teléfono a mi amigo el Embajador Burelli en Londres para que empiece a hacer sus exploraciones allí pues quizás se interese en el asunto y es hombre muy entusiasta y eficaz.

Me contenta mucho ver como se están moviendo en este asunto y las perspectivas que se siguen abriendo. Lo más importante es poner a moverse algo en la línea al Encanto para poder llevar allí a las personas que puedan dar el segundo empujón a este hermoso proyecto conservasionista. Por esto le ruego la mayor diligencia en hacer todo lo que se pueda con lo que existe con el fin de conseguir el capital suficiente para continuar los trabajos.

Lo saluda cordialmente,

Enrique Tejera París

P.D. - ¿Qué trocha tenía el ferrocarril Barquisimeto a Tucacas? Estoy seguro que una exploración puede conseguir rieles y algún material, aunque sea solamente para exhibición. ¿Dónde están los restos de las locomotoras? Había vagones y deben estar en algún lado, quizás metidos en las minas o en el galpón de Tucacas. Debe además haber rieles dentro de las minas. Todas estas son preguntas que convendría que alguien fuera cubriendo para no perder ninguna oportunidad de aprovechar lo que existe en Venezuela.

En Inglaterra hay ferrocarriles de estos que están funcionando comercialmente, creo que de una trocha similar. Quizás podríamos pedir a la Embajada Británica que nos diera a la vez ayuda técnica y facilidades financieras, pues Inglaterra está interesada en exportar

en este momento y con la libra devaluada se pueden conseguir cosas muy buenas. Finalmente quiero recordarle que lo que estamos haciendo son ferrocarriles de juguete que deben producir y por tanto no se trata de una explotación normal, con mucho personal. Cuando Agostini regrese a Caracas le contará que el ferrocarril de Strasbourg, que es de vía normal y transporta una enorme cantidad de pasajeros al año, de acuerdo con las normas normales para el transporte de pasajeros por ferrocarril en Estados Unidos, funciona con un solo empleado fijo.

Otra pregunta es, ¿cómo les va a ir a los pasajeros del ferrocarril marginal con los vagones sin resortes? ¿o es que las vagonetas tienen?

Apart 146
Caracas

Caracas, 6 de Abril de 1968

Señor Dr.
Enrique Tejera Paris
Embajador de Venezuela en Washington, D.C.
U.S.A.

En intercambio de ideas con el Dr. Antonio Agostini, referente al material rodante que hará el servicio marginal del Guaire, vemos la necesidad de solicitar algún material para esa vía.

Este material comprende rieles de 45 ó 50 libras por yarda con sus accesorios correspondientes, debido a que el Instituto de Ferrocarriles no tiene ese tipo de rieles. Los durmientes serían de madera los cuales se podrían obtener aquí. No obstante conviene informarse en ésa para ver si existen durmientes de hierro - para este tipo de riel que sería mucho mejor. El durmiente de madera tiene un precio aproximado de 40 bolívares por unidad. El largo de los rieles puede ser de 7 ó 9 metros.

Para este servicio existen dos locomotoras Brookville con motores caterpillar y una Planet con motor Listard y 100 vagonetas.

El ancho de la trocha es de 60 cms. Estas locomotoras a cadena necesitan de reparaciones generales y pintura para dejarlas en buenas condiciones de servicio.

Ferrocarril Histórico del Encanto. Para el mantenimiento y conservación de la vía existen rieles de 60 libras por yarda los cuales se encuentran depositados en Valencia. Las locomotoras a vapor con las cuales se piensa hacer el servico están en deplorables condiciones, practicamente no hay repuestos y las calderas están malas, existiendo una sola caldera la cual tiene que ser reparada completa. Las tuberías y el material de bronce necesario practicamente no existe, así como los instrumentos de temperatura y presión.

Opino que conviene averiguar si existen en algún ferrocarril de ese país locomotoras de vapor para trocha 1.067 metros de ancho que estén fuera de uso. Podría ser también en Inglaterra o Alemania, pués creo que si se llega a conseguir es menos costoso que efectuar las reparaciones de las que se encuentran en Palo Grande. El otro problema es la adaptación a la trocha 1.067 metros.

.../...

Para el servicio de reparación, conservación y mantenimiento tanto de la vía como del material rodante está el suscrito y Sr. Arturo Loaiza, que junto con otro personal de experiencia ferroviaria que se pueda conseguir, se haría un equipo para esos trabajos. Lo más interesante por ahora es la solución de las locomotoras - y estoy pidiendo información a la Argentina y Chile de locomotoras de este tipo.

Reciba Ud. mi atento saludo,

Ing. Nerio Sergent U.

NSU/cag
6-4-68

Enrique:

I feel sure that Mr. Richards will provide for the purchase of one of these engines in a future budget, possibly next year, if he feels the price is right. Perhaps you could call him on the phone and discuss prices with him. I am returning the photos herewith.

Best wishes,

Jack.

PENN CENTRAL

September 3, 1968

JOHN E. CHUBB
VICE PRESIDENT
ALTIMORE, MD. 21201

Mr. William N. Richards
Director, Bureau of Museums
William Penn Memorial Museum and Archives Building
Box 232
Harrisburg, Pennsylvania 17108

Dear Mr. Richards:

Thank you for your letter of August 23rd and the photographs which I had handed to Mr. Hallock a short time ago.

No doubt Sr. Agostini and the others who are organizing the El Encanto Railroad will have some disappointment that the Museum cannot purchase one of the small steam engines at this time. However, time is not particularly important and I am sure that the locomotives will be properly cared for.

I am taking the liberty of sending a copy of your letter to Sr. Enrique Tejera, Venezuelan Ambassador to the United States, in Washington, who is acting as the chief organizer of the El Encanto Railroad, and who is frequently in touch with Sr. Agostini, requesting him to develop information concerning costs and contacting you directly. I have seen one of these engines and am sure that any one of the three would be a valuable asset to the Museum, but I realize that the many exhibits you already have and have arranged for will require large expenditures to prepare them for exhibition. Let me suggest that, if you can negotiate a reasonable price on one of these Baldwins, funds be set up in a future budget to acquire it. They are small enough that transportation will be no major problem.

Needless to say we, on the Strasburg Rail Road, are very excited about the construction of the new Museum and are eagerly looking forward to its completion. Thank you for writing.

Cordially yours,

John E. Chubb

(@ Vazi

June 17, 1968.

Mr. David Beadle
Holly Cottage
Gravel Road
Binfield Heath
Oxon, England

Dear Mr. Beadle:

President Beadle has given me the great pleasure to put me in touch with one of the savers of railroads in England. I have been reading about these projects for some time and we are now engaged in a similar work in Venezuela. We have saved some 12 kilometers of the former "Gran Ferrocarril de Venezuela" a mountain narrow-gauge road built in the 1880's. The gauge is 1,065 meters and both the planning and material are German built. We have been able so far to restore for museum purposes, several cars and one of the original engines and wa are now in the process of restoring three cars, including a private one and some other material in order to operate the railroad.

We have not been able to find any steam locomotive in good condition to be restored to operate it and we are planning to buy one from Mr. Williams, a builder in Pennsylvania.

I would be most grateful if you could tell me if there is any second-hand locomotive of the gauge that I just mentioned, in England, or any builder of this type of locomotive.

Cordially,

Enrique Tejera-París

21 June 1968.

Mr. John E. Chubb
Vice-President
The Pennsylvania Railroad
Baltimore, Maryland

Dear Jack:

Thanks again for all the arrangements of the shipment of the combolets to Venezuela.

I am herewith enclosing a check for $35.75 to reimburse you for the payment made to American Enterprises for their services.

As soon as I hear from Agostini about the arrival of the combolets I shall inform you.

Cordially,

Enclosure: Check for $35.75

PENN CENTRAL

June 19, 1968

H

A 31

JOHN E. CHUBB
VICE PRESIDENT
ALTIMORE, MD. 21201

EMBASSY OF VENEZUELA
JUN 20 1968

Sr. ENRIQUE TEJERA-PARIS
2445 Massachusetts Avenue N.W.
Washington, D.C.

Dear Enrique:

Thank you for your letter dated June 12, 1968 and the enclosed check for one hundred dollars. I have been told by Mr. Garcia of American Enterprises that the bill of lading was mailed directly to Antonio so I have mailed him the original receipted copy of the delivery slip.

American Enterprises charge for their services was $35.75 and I am enclosing a copy of the invoice which I have paid.

Please let me know if the articles do not arrive in perfect condition. I am sure you will be pleased with them.

Best regards,

Jack.

Encl: Invoice

N
673

12 June, 1968.

Mr. John E. Chubb
Vice-President
The Pennsylvania Railroad
Baltimore, Maryland

Dear Jack:

Many thanks for all your efforts in getting the combolets and for the arrangements of its shipment to Venezuela. I just returned and the work is progressing satisfactorily. Agostini is writing to you on the locomotive, etc...

Enclosed is a check for $100.00. Please let me know if there has been any other expenses.

When are you coming to Washington?

Yours cordially,

Encls. (check for $100.00)

PENN CENTRAL

JOHN E. CHUBB
VICE PRESIDENT
ALTIMORE, MD. 21201

A 31

EMBASSY OF VENEZUELA
JUN 6 1968
RECEIVED

June 4, 1968

N

His Excellency
Ambassador from Venezuela
Sr. Enrique Tejera
2445 Massachusetts Avenue NW
Washington, D. C.

Dear Enrique:

I have received the cartons of combolets and have made arrangements for shipment to Venezuela on the boat leaving June 11th. Enclosed is a copy of the invoice which I have paid in the amount of $100. I do not know whether I will have any trucking charges at this end, but there may be some additional charge. I will let you know after the shipment is on the way.

Kindest personal regards,

Jack.

N
624

April 23, 1968.

Mr. Silvio A. Bedini
Director
Museum of History and Technology
Washington, D. C. 20560

Dear Mr. Bedini:

I am very grateful to for your thoughtfulness in sending me a copy of your very interesting illustrated book MECHANICAL UNIVERSE.

I also appreciate the time you gave to Mr. Agostini and all the information he obtained from you and your Museum.

We are working with enthusiasm in our projects.

Sincerely,

ENrique Tejera-París

22 de abril de 1968.

Señor doctor
José Giacopini Zárraga
Compañía Shell
Caracas.

Querido José:

Tengo el placer de escribirte para cumplir un deber conservasionista, por encargo de nuestro buen amigo el ingeniero Antonio Agostini, Director del Parque del Este y organizador del Museo de Transportes.

El Ingeniero Agostini es un hombre entusiasta y además tiene una virtud muy de apreciarse: además de ser hombre movido es hombre eficiente, que son dos cosas muy diferentes. Lo primero, convertido en virtud por los venezolanos, no conduce sino a la agitación sin resultado; lo segundo es lo que nos lleva a realizaciones. Agostini vino aquí para estudiar la Smithsonian y en particular el Museo de Historia y Tecnología, para tratar de cometer el mínimo de errores en el Museo de Transportes. Se ha ido a la vez entusiasmado e informado y algún día sería interesante que pudieras recibirlo para conocer de sus actividades.

Es precisamente en abono de este magnífico proyecto, al que Eugenio Mendoza ha hecho una gran contribución con su colección de coches, que quisiera pedirte que la Shell donara todo el material histórico que pueda tener tanto en ferrocarriles antiguos, como en camiones antiguos, aparatos utilizados en las primeras perforaciones, etc. para ir reuniendo este material en un gran depósito que Agostini tiene en la carretera de la Guaira y que es, al decir de los técnicos del Museo de Historia y Tecnología,

la mejor manera de ir preparándose a la creación de una institución similar en Venezuela.

Me señala Agostini, particularmente, que tienen ustedes: a) una locomotora, foto de la cual se adjunta, que está frente al Club de San Lorenzo, la cual va a ser vendida o donada pues la Shell piensa clausurar esta dependencia; b) una locomotora muy antigua colocada frente al Club de empleados del Campamento de Casigua del Cubo; y c) un kalamazoo algo anticuado que está en el mismo Campamento de Casigua del Cubo.

Trata, por favor, de salvar todo lo que puedas para este Museo que está tan bien encaminado.

Tan pronto vaya a Caracas te voy a llamar para que reanudemos nuestras reuniones matutinas y tener el gusto de darte personalmente el abrazo que ahora te envío.

Muy cordialmente,

Dr. Gracappini

Locomotora Segun foto frente al Club de San Lorenzo (Campamento petrolero) el cual va a ser vendido ó donado pues la Shell clausurará esta dependencia

Locomotora muy antigua colocada frente al Club de empleados del Campamento de Casigua del Cubo. Esta dependencia también esta en proceso de ser clausurada.

Kalamazoo algo anticuado en el mismo Campamento de Casigua del Cubo.

D

Con carta para Dr Gracappini

y copia al Dr Agustini

THE PENNSYLVANIA RAILROAD COMPANY

1515 NORTH CHARLES STREET
BALTIMORE, MARYLAND 21201

February 5, 1968

@ Tejera Paris
A 31
N

HN E. CHUBB
RESIDENT-BALTIMORE

Dear Enrique:

I am enclosing a copy of letters which I wrote early last month to Senores Agostini, Sergent and González. You will notice that Señor González is Primer Vicepresidente Ejecutivo, Banco Republica-America del Sur. He appears to be keenly interested in our project and in a number of other conservation undertakings in Venezuela. He asked that I send the By-Laws to Señor Sergent. I was sorry not to have been able to meet the new President of the railroad, but he was not able to attend our dinner meeting.

I hope you have a pleasant trip to Venezuela and when you return I will be anxious to hear how things are going. Please give my personal regards to these gentlemen and also to your father when you see him.

Cordially yours,

Jack

Dr. Enrique Tejera-Paris
Ambassador of Venezuela
Office of the Embassy
2445 Massachusetts Avenue N.W.
Washington, D.C.

N
132

January 5, 1968

Señor Antonio J. Agostini
Urb. Santa Cecilia
Calle 5-Nº 42
Caracas, Venezuela

Dear Antonio:

We have just returned home from a very enjoyable vacation which took us to Peru as well as Venezuela. One of the first things I want to do upon my return is to write and tell you how very much we all appreciated your generous hospitality during our stay in Caracas. I wish you could have been with Judy and Bill and me the day that we spent touring El Parque Nacional Del Este. I had told them of my visit with you in November, but I could see that they found the park much more beautiful than they had expected.

Truly, the highlight of our whole visit to Caracas was the very delicious dinner we had as your guests. Mrs. Chubb and Bill asked me to be sure to include their thanks with mine for such a delightful evening and such good fellowship.

As for business matters, I have sent for a copy of the Strasburg Railroad by-laws and financial statement, which I will send to Señor Sergent when they are received. In the meantime I am enclosing with this letter a copy of the illustrated booklet which you may keep.

If you ever find it possible to be in the States, I hope you will come to Baltimore and allow me to try to return the courtesies which you showed us in Caracas. In the meantime, we send you our sincere thanks and very best wishes.

Cordially yours,

Signed John E. Chubb

P.S. Will you please also extend our thanks and best wishes to Señores Martin Vegas and Manuel Silveira for their courtesies.

January 5, 1968

Señor Nerio Sergent U.
Avenida Teresa de la Parra
Edificio Florencia

Santa Monica
Caracas, Venezuela

Dear Señor Sergent:

I have enclosed herewith a copy of the by-laws of the Strasburg Railroad Company and a financial statement for the year ending December 31, 1966, together with an illustrated booklet which I think you will find interesting. I have also written to Señores Gonzalez and Agostini telling them that the by-laws and statement would be sent to you.

Let me take this opportunity to tell you again how much Judy and Bill and I enjoyed being with you, your lovely wife and your friends in Caracas. If you ever come to the States I hope you will give me the opportunity of returning the courtesies.

Please let me know if there is any more information you would like to have about the Strasburg Railroad and I will be glad to send it on. In the meantime, I send you my warmest personal regards.

Sincerely yours,

Signed John E. Clubb

January 3, 1968

Señor Diego González M.
Primer Vicepresidente Ejecutivo
Banco República-América del Sur
Caracas, Venezuela

Dear Señor González:

I have requested copies of the by-laws and an annual financial statement of the Strasburg Railroad which I will forward to Señor Sargent as soon as they are received, with a copy of the booklet, "Road to Paradise"

A copy of the booklet is also enclosed herewith for your use and with it I send you my sincere thanks for the courtesies and generosity extended to Mrs. Chubb and me during our pleasant stay in Caracas. The delightful dinner with you, your lovely wife and your fine friends was one of the most pleasant highlights of our vacation. Mrs. Chubb and Bill asked me to include them in my expression of thanks to you and best wishes to Señora Gonzalez. The next time you are in the States I hope you will do me the honor of contacting me and being our guests in Baltimore.

Cordially yours,

Signed John E. Chubb.

THE PENNSYLVANIA RAILROAD COMPANY

1515 NORTH CHARLES STREET
BALTIMORE, MARYLAND 21201

November 16, 1967

L @ Fess. Host.
4 Manuel

HN E. CHUBB
ESIDENT-BALTIMORE

Dear Enrique:

I hasten to send you my most sincere thanks for all the many courtesies which you showed me during my recent stay in Caracas. I have the feeling that our activities on Sunday and Monday will produce results far beyond our expectations and that our enterprise will be a huge success.

I especially enjoyed meeting all the very wonderful gentlemen with whom we associated in our travels and activities on Sunday and Monday, and ask that you extend to each of them my appreciation for having been so warmly received. I have dropped a note of appreciation to Señor Hernando Arnal and Drs. Reverón and Padrón.

Please also extend my thanks and best wishes to your father and to Pepita for their kindness in including me at the lovely party at your father's home on Saturday evening.

All in all, my two days in Venezuela were filled with many pleasantries and it was a most exciting experience. Judy and Bill and I are all looking forward with enthusiasm toward our trip next month.

Thanks for everything, and warmest personal regards.

Sincerely yours,

Jack.

Dr. Enrique Tejera-Paris
Ambassador of Venezuela
2445 Massachusetts Avenue N.W.
Washington, D.C.

Andrés Reverón Larré

Caracas, 5 Dcbre/67

Querido Enrique:

He sabido que has pasado cortísimo tiempo en el país, sin tener la oportunidad de hablar contigo.

El proyecto del Fc. a El Encanto vá marchando lentamente, pero creo que empujando un poco a Bertelli, se puede acelerar la parte que le corresponde. También he hablado con Bafares y con Julio Baez, quien me ha manifestado que necesita aclarar contigo varios puntos, indispensables para llevar a cabo su parte.

Las locomotoras del Gran F.C. del Táchira ya están aquí, y creo que debieran permutarse por las 2 del tipo Halcón, que se encuentran en el Parque del Este y en el de Barquisimeto.

Como aún no me he posesionado del nuevo cargo, he tenido que estar de bicoca en bicoca; pero espero que muy pronto todo se normalice.

En fin, mi buen amigo, después de lo poco visto solo me queda desearte, en unión de todos los tuyos, unas felices Pascuas y año nuevo

Te abraza tu amigo

Andrés

Avenida Principal
Los Chorros 44
Caracas

7.

12 de septiembre de 1967.

Señor
Antonio Duró Espuñés
Caracas, Venezuela

Apreciado Duró:

Unos señores norteamericanos, interesados en la historia de los ferrocarriles, desearían que trabajaramos juntos en la rehabilitación y operación del pedazo del ferrocarril que va a quedar entre Los Teques y El Encanto. He hablado varias veces con el Director de Ferrocarriles y con el Gobernador del Estado Miranda y éllos me dicen que el estado de las locomotoras y del material es muy malo. Yo pienso irlo a ver personalmente. Sin embargo quisiera antes que usted me escribiera si sabe donde se pueden encontrar locomotoras antiguas que estén más o menos en buen estado de funcionamiento allí en Venezuela y que le sirvan a la trocha del ferrocarril de Los Teques a El Encanto. Por ejemplo, de qué tamaño es la trocha del ferrocaril de Higuerote? Es de un metro, o de 1.07 metro (o algo menos que es la trocha del ferrocarril de El Encanto). La misma pregunta le hago con respecto al ferrocaril de el Táchira.

Nuestra idea es conseguir una o dos de esas locomotoras, ponerlas a funcionar y hacer de éso a la vez que un museo, una distracción para niños, probablemente utilizando también el Parque de El Encanto, etcétera. Necesitaríamos una persona que se ocupara de estas cosas y yo no conozco la habilidad mecánica de usted en materia de ferrocarriles, pero si conozco su habilidad para buscar y conservar cosas viejas.

Pienso ir a Venezuela a fines de este mes y por éso necesitaría los datos que le pido. Le ruego ratificarme si su teléfono es el 82-23-39.

Lo saluda cordialmente,

July 10, 1967.

Mr. Donald E. L. Hallock
President
Strasburg Rail Road
Strasburg, Pennsylvania

Dear Mr. Hallock:

Our trip to Strasburg has not ended yet, as all the family is still talking about the wonderful ride in your Presidential car. The seven of us apparently have no better objective in life than to travel and lunch in the gay atmosphere of 1900. The children awake during the night dreaming of the train ride and we are extremely grateful to you, Jack and Mr. Leath for your kindness.

We all hope to see you again when you come to Washington.

Cordially yours,

Enrique Tejera-París

July 10, 1967.

Mr. Hubert Leath
Vice President-General Manager
Strasburg Rail Road
Strasburg, Pennsylvania

Dear Mr. Leath:

The field of management has been my profession for many years but never had I the chance to see such a direct relation between cause and effect, between success and the ability of a man. I want to express to you my admiration for the marvelous work that you have been able to do in your railroad almost single-handed and with the full support of your Board. And what a marvelous experience it must be to do what one likes, successfully, continuously! My family and I shall always remember the wonderful moment we spent in your railroad and thank you again for all your kindness.

Please convey my gratitude and best regards to the friends and personnel of the Railroad.

Cordially yours,

Enrique Tejera-París

INSTITUTO AUTONOMO
ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO"
GERENTE GENERAL

PARTICULAR

OK. Enviada
Copia
al Sr Chubb

Caracas, 7 de Julio de 1967.

Señor Dr.
Enrique Tejera Paris
Embajador de Venezuela
Washington, D.C.
U.S.A.

y @ su
Fuerte abrazo

Recordado amigo:

En referencia a tu comunicación cablegráfica N° 01319 de fecha 29-6-67 relativa a las instalaciones y material rodante del Gran Ferrocarril de Venezuela, cúmpleme informarte que las locomotoras de vapor y los vagones de esta vía férrea fueron retirados del servicio en el año 1951, y desarmados, motivado a sus defectuosas condiciones de funcionamiento por sus muchos años de uso, siendo aquellas reemplazadas por locomotoras Diesel eléctricas. El estado de la vía férrea, especialmente en el trayecto montañoso, es muy deficiente y su conservación y reparación dificultosas por ser sus durmientes metálicos, que no admiten los nuevos tipos de rieles, y no fabricarse actualmente el antiguo perfil.

Las locomotoras de vapor del Gran Ferrocarril de Venezuela solamente sirven como elementos de museo, pués desde 1951 estuvieron abandonadas, y solamente quedan de ellas las cubiertas exteriores y las ruedas. No me explico como se salvaron de la "razzia" de los traficantes de chatarra, que entre 1955 y 1956 acabaron con todo lo que encontraron al paso, inclusive con los repuestos para esas locomotoras. En cuanto a las -

... /

tres que quedan en El Táchira, están en peligrosas condiciones, pués solamente recibían parches, desde hace muchos años, sin que tuvieran elementos de recambio de ninguna naturaleza. Como vez, a este respecto, el panorama es más que desalentador.

En consecuencia, proyectamos con los Gobernadores de Estados respectivos, servicios recreacionales de trenes entre las estaciones de Los Teques y El Encanto (Estado Miranda) y entre La Cabrera y El Parque Agustín Codazzi (Estado Aragua), utilizando auto-vías Diesel eléctricos, de construcción inglesa, los que se encuentran en regulares condiciones.

Deseando haberte aclarado la situación actual te envía un abrazo tu amigo,

Andrés Reverón Larré

Ildegar Pérez Segnini
Gobernador del Estado Aragua

Maracay, 7 de julio de 1.967

@ tres veces.

Señor
Dr. Enrique Tejera Paris
Embajador de Venezuela
Washington, D.C.

Querido amigo:

Recibí los catálogos poco después de tu llamada telefónica.

Como tú sabes, estoy absolutamente en desacuerdo con el proyecto de levantar las líneas del ferrocarril, pero considero que ya no hay nada que hacer- excepto en el tramo dentro de la ciudad de Maracay - y algunas poblaciones vecinas, que he estado defen - diendo con interés por considerarlos útiles para el funcionamiento de un transporte de pasajeros.

El resto de las líneas ha sido levantado y vendido como chatarra. Lamentablemente las instalaciobes han sido demolidas, y los vagones que allí permanecían, trasladados a otro lugar seguramente con el propósito de venderlos también.

Recibe un estrecho abrazo de tu amigo

IPS/JGP/nth.-

ANOTHERONE

(a)

WASHINGTONDC VENEZGOVT JUNIO 29 1967

REVERON LARRE
INSTITUTO NACIONAL FERROCARRILES
CARACAS

HABLAMOS CON MANTILLA Y CABLEGRAFIE AL PRESIDENTE PUNTO MUCHO AGRADECERELE COOPERACION SENTIDO PRESERVAR INSTALACIONES Y ACOPIAR DATOS SOBRE ESTADO VIAS Y MATERIAL ASI COMO ESTIMACIONES COSTO PONERLO FUNCIONAMIENTO PARA FINSXXX FINES HISTORICOS Y RECREACIONALES

CORDIALMENTE

TEJERA

ACKN PLSCH EMAEMBAVENEZ ACCT

MORCA POSN 7 ⊕
VENEMB 24350

WASHINGTONDC VENEZGOVT JUNIO 29 1967

PRESIDENTE LEONI
MIRAFLORES
CARACAS

EXISTE POSIBILIDAD DE QUE GRUPO DE CONSERVACIONISTAS Y MUSEOLOGOS ESTADOUNIDENSES INTERESENSE EN PRESERVACION FERROCARRIL LOS TEQUES HASTA TEJERIAS EN VISTA GRAN VALOR HISTORICO DEL TRAZADO ESTACIONES LOCOMOTORAS Y VAGONES QUE CONSIDERAN INVALORABLE PUNTO PROYECTO PUEDE COMPRENDER AYUDA TECNICA Y LIMITADA PARTICIPACION FINANCIERA COMO SE HA HECHO CON ALGUNOS FERROCARRILES HISTORICOS DE ESTADOS UNIDOS HOY CONSERVADOS COMO MONUMENTOS CON FUNCION RECREATIVA ADICIONAL QUE INCLUSO SE SOSTIENEN FINANCIARAMENTE XXXXX FINANCIERAMENTE PUNTO REVERON BERTORELLI Y PEREZ SEGNINI ENTERADOS PUNTO CONFORME EXPLIQUELE A MANTILLA TELEFONICAMENTE URGE USTED PRESIDENTE AUTORICE A REVERON LARRE PARA QUE DETENGA TRABAJOS DESMANTELAMIENTO POR LO MENOS TRAMO LOS TEQUES-ENCANTO-TEJERIAS PARA DAR SEIS MESES AL ESTUDIO QUE RUEGOLE ENCARECIDAMENTE DISPONER

ABRAZOS

TEJERA

101 Charlcote Road
Baltimore, Md.
21218
June 30, 1967

Dear Enrique,

I hasten to write and express
sincere thanks to you for a very
ghtful visit, a most delicious lunch
d especially for your warm hospitality
terday. You are a most gracious host!

And I have the feeling that not
of your guests are granted the
asure of meeting all the members of
r family. For this privilege I am
st grateful. You have reason to
proud of such well-mannered children.

For all these things I send you
thanks, and I look forward to an
eresting trip next Monday. Until then,
remain

Sincerely yours,

Jack Clubb.

THE PENNSYLVANIA RAILROAD COMPANY

1515 NORTH CHARLES STREET
BALTIMORE, MARYLAND 21201

June 21, 1967

JOHN E. CHUBB
PRESIDENT-BALTIMORE

His Excellency, Dr. Enrique Tejera-Paris
Ambassador of Venezuela
Office of the Embassy
2445 Massachusetts Avenue N.W.
Washington, D.C.

My dear Mr. Ambassador:

I am enclosing herewith a number of documents I think you might find interesting and informative.

One item which I failed to mention to you in our telephone conversations yesterday is that the state of Pennsylvania is about to construct a multi-million dollar railroad museum at Strasburg on property to be donated by the railroad company. The site was chosen after a long and hotly contested fight among a number of communities, and I'm sure that Strasburg was ultimately chosen because of our excellent enterprise. It will no doubt attract many thousands of customers to our line.

I have a set of property maps of the entire property which I would like to show you but they are too cumbersome to mail, however, I will bring them with me when we make our trip.

After our conversation last evening, I talked to our President, Mr. Donald E. L. Hallock. He showed a great deal of interest in your suggestions and will be delighted to confer with us when we go to Strasburg.

As I told you on the phone, I would prefer that you would keep the financial statements confidential and return them to me when they have served your purpose. The other items which are enclosed, you may feel free to keep. I will be in touch with you in a few days to discuss a possible date for our trip to Strasburg.

Sincerely,

Jack

THE PENNSYLVANIA RAILROAD COMPANY

1515 NORTH CHARLES STREET
BALTIMORE, MARYLAND 21201

June 14, 1967

Home: 301/338-1596
101 - Charlcote Road
Baltimore, Md.
21218

JOHN E. CHUBB
PRESIDENT-BALTIMORE

His Excellency, Dr. Enrique Tejere-Paris
Ambassador of Venezuela
Office of the Embassy
2445 Massachusetts Avenue N. W.
Washington, D. C.

My dear Mr. Ambassador:

I am writing you for two reasons:

At our meeting in Detroit last week you expressed a keen interest in railroading and especially its historical aspects. I am enclosing a booklet, THE ROAD TO PARADISE, I think may be of interest to you. I have been Vice President-Chief Engineer, and a Director of this company since its reorganization in 1958. Your attention is called particularly to the photograph at the top of page 6. I realize that you have been searching for gaslight lamps for your car, and you will notice these are operated by oil. They are not the original lamps, but were especially manufactured for use in this car, and are exact replicas of the original. If you wish me to pursue the matter further, I will be glad to find out if the same company can produce the exact lamp which you desire.

My second reason for writing is to beg you to have your people notify me whenever you intend making a trip on the PRR to New York, which I understand you do on occasion. I would like to give your itinerary my personal attention so that we can assure you preferred attention and a pleasant trip. Won't you please have your secretary call my office (301-685-4800, Extension 501) a day or so in advance of such a trip? If you would enjoy it, and let me know sufficiently in advance, I would be glad to arrange to furnish a business car and accompany you, pointing out some of the interesting sights along the way.

Mrs. Chubb and I both very much enjoyed having the honor of meeting you in Detroit, and I hope that we can renew our acquaintance before long.

Sincerely,

Jack.

April 21, 1967

Mr. Price Cordier
20 West 43rd Street
Kansas City, Missouri

Dear Mr. Cordier:

It has come to my knowledge that your company might have in its possession some antique carbide or gas lamps and other accesories for old railroad cars.

As I am the owner of one of those cars, I am particularly interested in acquiring the above mentioned accesories so as to be able to restore a 1890 First Class car of the German firm Van der Zipen & Charlier.

I would be very grateful to you if you could write to me about the possibility of acquiring some of the objects mentioned which could be used for this project.

Yours sincerely,

Enrique Tejera P.
Ambassador

JALC/yt.

Vagón

@

September 15, 1966.

Mr. Walter L. Fitzpatrick
Robert A. Maheu Associates
900 Seventeenth Street, N.W.
Washington, D.C.

Dear Mr. Fitzpatrick:

How extremely nice of you to remember our short conversation on the train to New York and to send to me the names of possible helpers in getting antique railroad lamps.

I shall be leaving for Venezuela on the 16th and will return in time for the meeting of Governors of the IMF on the 24th. October and November will be travelling months for me but I do hope that you will be free during December so I can have the pleasure of seeing you again. I have not heard from the young lady that was also at our table.

Sincerely,

Enrique Tejera-París

Robert A. Maheu Associates

900 SEVENTEENTH STREET, N.W. · WASHINGTON 6, D.C. · 296-3366

WASHINGTON
LOS ANGELES
TUCSON

September 12, 1966

EMBASSY OF VENEZUELA
SEP 14 1966
RECEIVED

His Excellency Dr. Enrique Tejera-Paris
Embassy of Venezuela
2445 Massachusetts Ave., N. W.
Washington, D. C. 20008

Dear Dr. Tejera-Paris:

During the past summer I had the pleasure of your company for lunch on the train from Washington to New York. At that time you were on your way to Venezuela for a short visit. My work has kept me on the road for much of the time since then and I had not been able to obtain the information regarding the antique railroad car that you have at your home.

While I was in Boston I inquired regarding the possibility of obtaining lighting fixtures and other equipment for this car and it was advised that the best sources of this type of information are as follows:

Mr. D. Henry
The Pullman Co.
165 No. Canal St.
Chicago, Ill. 60606

Mr. Francis Tatnall, Jr.
1800 Windsor Pl.
Louisville, Ky. 40204

Mr. E. Pardee
626 Park Ave.
Collingswood, N. J. 08108

I trust that one of the above sources will be able to assist you in locating the parts you require for your car. It would be my pleasure if you would have lunch with me some day in the near future and I shall give you a call to inquire if you can arrange such a meeting,

Sincerely,

Walter L. Fitzpatrick

Walter L. Fitzpatrick

Horacio A. Carías R.

a Caracas

Caracas, 12 de julio de 1.965

Señor
Dr. Enrique Tejera Paris
Washington, D.C.

Querido Enrique:

Hace aproximadamente tres semanas me trasladé al Central Tacarigua, como te ofrecí hacerlo en mi carta anterior, con el propósito de tomar y enviarte algunas fotos de las locomotoras y vagonetas que se encuentran depositadas allá.

He estado tan comprometido durante todos estos días, tanto en la Oficina como fuera de ella -estoy buscando casa para mudarme, pués vendí la mía- que materialmente no había tenido tiempo para clasificar las fotos y enviártelas. Ayer, en mi casa, con Irene, las clasifiqué y te las envío bajo esta misma cubierta, separadas así:

1°. Locomotora Caterpillar, Chasis "Brookville": detalles exteriores e interiores (motor y caseta).

2°. Locomotora "Planet", motor diesel (inservible): detalles del chasis, motor y caseta, y del aspecto general del depósito.

3°. Locomotora "Planet", motor diesel (en regular estado): detalles exteriores e interiores de la caseta y del motor.

4°. Vagonetas de 3 y 5 ton., rieles (los únicos que quedan, según me informaron) y vistas panorámicas del Central.

No creo yo ni tampoco el Dr. Dao, que sean esos los modelos de máquinas que te interesen. Sin embargo, por las fotos podrás apreciarlas "objetivamente" y decidir lo que estimes conveniente.

./....

En cuanto a la pequeña locomotora de la que te habló Leopoldo y que yo supongo que es la misma que dice haber visto Henríquez, me confirmaron que no está en el Central Tacarigua. Allá me dijeron que hace algunos años enviaron a Maracaibo, para el Central Venezuela, muchas cosas consideradas como chatarra y que entre ellas, posiblemente, estaba esa locomotora, pues viejos empleados del Central Tacarigua la recuerdan y dicen que funcionaba con petróleo. Aunque esa información me ha dejado un poco desorientado, insistiré en localizar esa máquina, si es que aún existe, y te comunicaré el resultado de mis gestiones.

Para acompañarme en el viaje al Central Tacarigua invité a Ramón Ocando y a un sobrino suyo, el señor Eugenio Enrique Esis, muy aficionado a la fotografía, a quien le confié tomar las fotos que te envío; si hay que ir al Central Venezuela, volveré a invitar a Ocando y se que me acompañará gustosamente, pues, como buen zuliano que es, se desvive por visitar la patria chica, en sus afectos grandes.

Escríbeme pronto y recibe, para tí y los tuyos, afectuosos saludos y un cordial abrazo.

Anexo: lo indicado.
HC/be.-

nique:

No se qué decirle respecto a los
precios señalados a esos artefactos, pues
son muy viejos, la mayoría está inser-
vible y se encuentran prácticamente
abandonados. Yo no creo que valgan
más del 30% del valor de lista.

H.

Horacio A. Carías R.

Caracas, 18 de Junio de 1.965

Señor
Dr. Enrique Tejera Paris
Washington, D.C.

Querido Enrique:

Primero que todo deseo felicitarte por tu actuación en torno al problema dominicano, que es un problema de América. Ya sabemos a donde quieren ir algunos; por eso, cuando se defienden nuestros principios, como lo estás haciendo tú, se está defendiendo --- nuestra independencia y soberanía. Pronto estará Héctor en Londres. Su misión será, primordialmente, luchar por el rescate de un pedazo de la Patria que nos fué arrebatado. Talento y voluntad le sobran para triunfar.

Ante estas circunstancias (tú en Washington y Héctor - en Londres), pienso en los días, que ya se van haciendo distantes,- cuando en tu vieja casa de El Peaje -de inolvidables recuerdos- nos reuníamos para tratar y resolver los problemas Scouts de entonces,- que por rara coincidencia eran muy semejantes a los del país para - aquella época: de un lado, el absolutismo, estático y miope; del - otro, nuestro anhelo de superación y progreso, a traves de un go-- bierno Scout dinámico, de amplia opinión. Así nacio el C.T.E. a cuyo amparo proseguimos la lucha por la tecnificación del Escultismo y su democratización, no exentos de la influencia de las ideas políticas que entonces pugnaban por imponerse: las que se aferraban a los métodos del pasado y las que ofrecían nuevas fórmulas. La lucha quedó establecida, pues, entre lo que para nosotros era la dignidad contra el vasallaje. Y la tomamos muy en serio, como si se - tratara de problemas nacionales llevados al seno del Movimiento -- Scout para resolverlos allí. Recuerdo que la Memoria presentada a la A.N. por el C.N. mereció de Federico este comentario: "Allí se oye el clásico sonido del arpa gomecista recorriendo toda la escala de alabanzas para los poderes constituídos". Conservo con cariño - entre mis papeles tus "decretos" de entonces. "Quedará disuelto el Pacto Federal de 1.936!", comunicaste solemnemente a Pedro Barboza, en llamada telefónica que hiciste a Maracaibo, grave decisión que - nuestro aliado zuliano compartió con nosotros, como un medio para - precipitar la renuncia del Consejo Nacional. ¿Recuerdas? A la larga triunfamos. Indudablemente, fué una valiosa y útil experiencia.

Hoy, evidentemente, la situación es distinta, las fuerzas a vencer son otras, muy poderosas y los intereses, los altos intereses nacionales. Pero los sentimientos y la voluntad de ayer no han variado; por el contrario, aquella formación espiritual, en el transcurso del tiempo se ha hecho más firme, si se quiere, y allí - están tú y Héctor, Héctor y tú, para demostrarlo. Y yo me siento - muy orgulloso de ambos!

./....

Horacio A. Carías R.

Había demorado en contestar tu carta del 27 de mayo en espera de poder facilitarte la información adicional que te ofrecí - en relación con la locomotora que te interesa. Ayer me entrevisté - nuevamente con Carrasquero y éste me informó que había visitado el - Central Tacarigua, pero que no pudo localizar ni nadie lo pudo infor mar de esa locomotora, y que por lo tanto sólo existen las que figu- ran en la lista que te envié.

La locomotora "Planet", señalada en la lista con el -- Nº 18, dice Carrasquero que es cilíndrica, con chimenea y una caseta cuadrada, accionada por palancas y con un asiento transversal, la -- cual puede ser reparada a bajo costo, y que los vagoncitos tienen ba randas en sus extremos y los lados están libres, con capacidad para 3 y 5 ton. Creo que lo más conveniente es ir o comisionar a alguien para que vaya al Central y tomar allá algunos fotos y enviártelas, - para que puedas apreciar mejor el modelo y estado de las locomotoras y de los vagones y selecciones los de tu preferencia. Gustosamente me encargaré de este asunto.

En cuanto a los rieles, también dice Carrasquero que - todos fueron vendidos: los pequeños, para ser utilizados como baran das en potreros, y los grandes, para ser fundidos como hierro viejo.

Los precios son los que aparecen en la lista que está en tu poder, pero puedes hacer una oferta de compra a la Corporación por el valor que estimes conveniente.

El Dr. Dao me ha dado el encargo de prestarte toda cla se de colaboración en este asunto, hasta su terminación, pués él de- sea -así me lo ha dicho- que quedes satisfecho. Si a esa orden grata, si a ese propósito del Dr. Dao, se une, como es el caso, mi de-- seo personal de serte útil, sólo queda de tu parte decidir, pero de- bes hacerlo pronto, pues cada día que pasa esos artefactos se dete-- riorarán más y llegará un momento en que no sirvan para nada o su re paración sea sumamente costosa.

Escríbeme pronto y recibe afectuosos saludos de los -- míos y un abrazo para ti, Pepita y tus muchachos.

Horacio

a Caracas

27 de mayo de 1965.

Señor
Horacio A. Carias R.
Caracas.

Querido Horacio:

En la esperanza de ir a Caracas pronto no había dado respuesta a tu carta del 5, tan precisa y a la vez cariñosa como todas las que salen de tu mente tan eficaz.

La locomotora que me interesa es precisamente la que dicen que está abandonada en el Central Tacarigua de forma cilíndrica con una larga chimenea. No sé si el doctor Carrasquero quien te ofreció viajar, la habrá encontrado todavía en estado de funcionamiento o si habrá otra parecida.

En cuanto a los rieles deben haber muchos tendidos entre los cañaverales y abandonados, aunque no inservibles.

Entre las locomotoras que figuran en el inventario de motor "caterpillar", una de esas me interesaría, pero por supuesto, que funcionara y que no costara lo que dice allí pues ya deben estar amortizadas.

Los vagones que quiero son simplemente plataformas encima de las cuales se puedanconstruir unos bancos con un techito. Comprenderás que deben ser lo más barato posible, ya que éstos no se van a usar nunca más.

Mi objeto es comprar un terreno grande e instalar el trencito sea allí sea en el latifundio de José Padrón.

Escríbeme pronto y recibe un abrazo para tí, tu señora y los muchachos,

ORPORACION VENEZOLANA DE FOMENTO
PROLONGACION EDIFICIO NORTE
CENTRO SIMON BOLIVAR
APARTADO DE CORREOS No. 1129
DIRECCION TELEGRAFICA / CABLEGRAFICA } CORPORAFOM
CARACAS - VENEZUELA

REFERENCIA

HORACIO A. CARIAS R.

NO. .....

Caracas, 5 de mayo de 1.965

Señor
Dr. Enrique Tejera París
Embajador de Venezuela
Washington, D.C.

Querido Enrique:

Esperaba tener la oportunidad de verte en Caracas el lunes pasado, para saludarte personalmente e informarte del resultado de la gestión que me confió el Dr. Aníbal Dao, en relación con la posibilidad de satisfacer tus deseos de adquirir una locomotora pequeña -del año de la polca- y varios vagones y rieles del trencito que servía para transportar caña en el Central Tacarigua.

Como los acontecimientos ocurridos en la República Dominicana te habrán obligado a alterar tus planes para venir en estos días a Venezuela y como el Dr. Dao, quien se encuentra en Europa, me dió especial encargo de informarte sobre el asunto de tu interés, me complace comunicarte lo siguiente:

El Ingº. Agrº. Pedro Elías Sequera, según verás en la nota adjunta, me notificó que el Central Tacarigua es sólo depositario de los bienes que pertenecieron a la Agrícola Tacarigua y los cuales, como consecuencia de la liquidación de ésta, pasaron al patrimonio de la C.V.F. En el inventario de dichos bienes, que también te envío anexo, aparecen varias locomotoras y muchos vagones, pero no rieles. La más antigua de los locomotoras y la más pequeña que existe -me dicen- es la señalada con el Nº 17, y que puedes formular una oferta de compra a la Corporación por todo lo que pueda interesarte del citado inventario, pues se tiene el propósito de salir lo más pronto posible de esos "cachivaches".

./...

IRPORACION VENEZOLANA DE FOMENTO
PROLONGACION EDIFICIO NORTE
CENTRO SIMON BOLIVAR
APARTADO DE CORREOS No. 1129
DIRECCION TELEGRAFICA / CABLEGRAFICA } CORPORAFOM
CARACAS - VENEZUELA

REFERENCIA

NO. .....

En conversación que sostuve con el Dr. Francisco - Henríquez, funcionario de la Sub-Gerencia de Servicios Técnicos, éste me manifestó haber visto en el Central Tacarigua, hace mu-- chos años, abandonada, una pequeña locomotora de forma cilíndrica, con una larga chimenea, también cilíndrica. Se me ocurre -- que esa pudiera ser la máquina de que te habló Leopoldo Correa.- El Dr. Oswaldo Carrasquero, empleado de la Corporación y Liquidador de la Agrícola Tacarigua, quien viajó el lunes pasado a Va-- lencia, me ofreció trasladarse al Central Tacarigua y averiguar sobre el paradero y estado actual de esa locomotora, en el caso de que no esté entre las que aparecen en el inventario adjunto,- así como de cualquier otro artefacto "matusalénico" que pudieras exhibir en el museo que piensas promover. Te escribiré tan pronto como pueda informarte algo sobre el particular.

Muchas veces, querido Enrique, antes de ahora, he intentado escribirte; más, ya sea por haber estimado que mis -- cartas carecieran de interés, o bien porque hubiera pasado la -- oportunidad de enviártelas, he desistido de mi intento, y así -- han ido transcurriendo los meses... Pero ten la seguridad de -- que siempre, siempre, te recuerdo con invariable afecto y que -- mucho me preocupa que esa conducta mía, que desdice de mis verdaderos sentimientos, te haga pensar lo contrario de mí.

Muchos saludos para Pepita y tus muchachos y recíbelos tú de Irene y los muchachos míos, con un estrecho abrazo - de tu hermano,

Ignacio

HC/be.-

TELEFONO 41 47 36

Ing. Agr. Pedro Elías Sequera

RENTE GENERAL C. V. F. CENTRALES AZUCAREROS C. A.

(a la vta.)

LONGACION
ORTE 6º. PISO
SIMON BOLIVAR

APARTADO CORREOS
6 4 3 2 CARMELITAS
C A R A C A S

Sr Elías

Hoy he hablado
de la C.V.F y el
precio está en una
lista que le irá a
ud Dn Fco Henrique
07

El Dr. Enrique Tejera Paris, Embajador de Venezuela en Washington, en carta dirigida al Dr. Anibal Dao, Gerente de la C.V.F., le comunica que ha sido informado de que en el Central Tacarigua se encuentra sin uso, pero -- quizás todavía en buenas condiciones, aunque abandonada, como chatarra, la - locomotora minúscula y algunos vagones y rieles del trencito que servía para transportar la caña, y le manifiesta su interés en adquirir la locomotora y dos o tres de los vagoncitos, así como algunos rieles, con el propósito - de instalar ese trencito en un terreno en las cercanías de Caracas.

El Dr. Dao agradecerá a CVF. Centrales Azucareros considerar la pro-- posición del Dr. Tejera Paris, quien estará en Caracas los días 3 y 4 de - mayo próximo, fecha en la cual espera darle una respuesta al respecto.

Si hay dos locomotoras y suficiente vagones.- NO rieles.—

Nota.- con acuerdo de C.V.F. y Central Tacarigua fíjo es depositario.-

INVENTARIO DE BIENES PROPIEDAD DE LA C.V.F., PROVENIENTES DE LA EXTINTA C.V.F. AGRICOLA TACARIGUA C.A., VERIFICADO POR LOS FUNCIONARIOS NICANOR S. GROOSCORS B. Y SERAFIN POLI, CUYA CUSTODIA QUEDO AL CUIDO DE LA CIA. FILIAL C.V.F. CENTRAL AZUCARERO TACARIGUA.

TRACTORES, VEHÍCULOS Y ACTIVOS DE LA VÍA FÉRREA

			PRECIO AVALÚO
1)	TRACTOR ALLIS CHALMERS UC (DESCONTINUADO) SERIAL 37562 (NO SE LE VIÓ) C.M.Q. 12, INSERVIBLE.	Bs	3.000,00
2)	TRACTOR OLIVER ROW CROP 88 (NO SE LE VIÓ EL SERIAL). SE ENCUENTRA EN LA HACIENDA "LA ENCANTADA" Y ESTÁ INSERVIBLE.	"	1.000,00
3)	MOTONIVELADORA ALLIS CHALMERS D.S. 849 M.Q.9. SE ENCUENTRA EN MAL ESTADO Y SIN NINGÚN USO.	"	3.000,00
4)	TRACTOR ALLIS CHALMERS U.C. (DESCONTINUADO). SERIAL 38758 (NO SE LE VIÓ) C.M.Q. 13. INSERVIBLE.	"	1.000,00
5)	TRACTOR ALLIS CHALMERS U.C. (DESCONTINUADO). SERIAL 35622 (NO SE LE VIÓ) C.M.Q. 14. INSERVIBLE.	"	2.000,00
6)	TRACTOR ALLIS CHALMERS U.C. (DESCONTINUADO). SERIAL 5869 (NO SE LE VIÓ) M.Q. 29. INSERVIBLE.	"	2.000,00
7)	TRACTOR INTERNATIONAL HARVESTER D-9. SERIAL TDG 55442. M.Q. 169. INSERVIBLE.	"	10.000,00
8)	TRACTOR CATERPILLAR HD-6. SERIAL 2H-4329 (NO SE LE VIÓ) M.Q. 17. INSERVIBLE.	"	1.000,00
9)	CAMIÓN CHEVROLET DE VOLTEO, PLACAS HK0102 1954.- SERIAL 3836848. G.M.13 (TODOS ESTOS NÚMEROS DESAPARECIERON). SOLO LE QUEDA LA CASETA Y PARTE DEL CHASSIS.	"	4.500,00
10)	CARRETA PARA CARGAR CAÑA. M.Q.39. LA ESTÁ USANDO EL CENTRAL.	"	1.200,00
11)	CARRETA PARA CARGAR CAÑA M.Q. 47. ESTÁ INSERVIBLE.	"	1.300,00
12)	CARRETA PARA CARGAR CAÑA M.Q. 50. LA ESTÁ USANDO EL CENTRAL.	"	1.100,00
13)	CARRETA PARA CARGAR CAÑA. M.Q. 103. ESTÁ SIENDO USADA POR EL CENTRAL	"	1.400,00
14)	LOCOMOTORA MOTOR CATERPILLAR D-8800. CHASSIS - BROOKVILLE. SERIAL 9J-2939 S.P. 98 A.P. (NO SE LE VIÓ). EN REGULAR ESTADO PERO SIN NINGÚN USO.	"	8.000,00

			Precio Avalúo
15)	Locomotora, Motor Caterpillar D-8800. Chassis - Brookville. Serial UN-965474 W-804P. En regular estado, aunque sin uso.	Bs	6.000,00
16)	Locomotora Caterpillar D-8800 (motor). Serial - UN.685895 (no se le vió). Chassis Brookville - 98 H.P. En regular estado.	"	8.000,00
× 17)	Locomotora Planet, Motor Diesel 30 H.P. Serial- 6030190. Inservible.	"	500,00
18)	Locomotora Planet, Motor Diesel 30 H.P. Serial- 6030194. En regular estado aunque sin uso.	"	4.000,00
19)	Locomotora, Motor Caterpillar D-7 80 H.P. Serial UN-9J 6101. Sin uso. El motor de esta máquina está montado en un tractor del Central- Tacarigua.	"	5.000,00
20)	243 vagonetas de 3 y 5 toneladas marcadas con - los Nos. F-7 al F-290 y F-310 al F-315.	"	163.814,17
21)	4 Trollis marcados con los Nos. F-291, F-297, - F-302 y F-292.	"	700,00
× 22)	4 vagoncitos	"	1.225,00
23)	Un camión Chevrolet 1955, Serial K-55 - C.V.224 (no se le vió). Inservible.	"	800,00
24)	Un camión Chevrolet 1954, Serial K-55-CV.173 - (no se le vió). Inservible.	"	400,00
25)	Un tanque para camión. En mal estado	"	500,00
		Total... Bs	231.439,17

Bienes y Materias
3 - 12 - 64
NGB/SP/gm.-

27 de julio de 1965.

Señor
Andrés Reverón Larré
Avenida Norte 36
Oficina 205
Caracas.

Muy estimado amigo:

Mucha pena me dá que se haya usted enterado de mi carta a mi viejo compañero y amigo Guillermo Schael, por la prensa. Pensé que Guillermo se la transmitiría personalmente y era además mi intención, ir a Caracas aproximadamente hace 15 días y tener el gusto de conversar personalmente con usted.

Esta ocasión parece presentarse nuevamente ya que pienso salir para allá el próximo lunes. De todos modos quiero exponerle la idea que tenía. He estado viendo aquí como le sacan partido a vagones y locomotoras de trocha angosta que todavía funcionan en Estados Unidos y en otros países,llevando grupos de turistas solo por el placer de tener media hora o una hora de viaje en estos trenes. Ahora bien, tenemos nosotros más de 100 kilómetros de estas líneas, con sus estancias antiguas y con el Parque de El Encanto. La idea mía es que el Instituto de Ferrocarriles podría organizar la estación de El Encanto como un museo de material antiguo incluyendo los trolleys, vagones, locomotoras, una exhibición de fotografías antiguas, planos y otros documentos que están allí muy bien conservados en los archivos del Ferrocarril, etcétera.; y tener una o dos veces por semana el "tren histórico", cobrando bastante caro, incluso, para irlo haciendo atractivo a aficionados y cierto tipo de viajeros que puedan producir y tengan interés

en ir a ver este museo de transporte. No competiría ésto en nada con el que piensan hacer con la ocasión del Centenario de Caracas, antes bien se complementaría y crearían interés el uno sobre el otro.

Ojalá esté usted en Caracas cuando yo vaya. No tengo su teléfono pero en todo caso quiero decirle que me puede conseguir a través de mi padre, en el 332394.

Reciba un cordial abrazo,

P.D.-Podríamos llevarnos también las máquinas que están en Carenero y el vagoncito privado del Carenero, que es una joya.

Andrés Boverón Larré

Caracas, 10 julio 1965

Mui estimado amigo:

El día 4 de este mes leí en la conocida Columna del amigo Schael sus referencias al Museo del Transporte, y especialmente en lo que se refiere a la conservación de vías turísticas, empleando el viejo material existente.

A ese respecto no puedo menos que aplaudir tan brillante idea, y creo que con la ayuda de los integrantes de la Junta pro Celebración del Cuatricentenario, pueda lograse cristalizar su sugerencia.

Así mismo le agradeceré su gentileza de ponerme en contacto con sociedades dedicadas a fines similares, y con los mejores votos por la ventura de un viejo amigo, me es grato suscribirme

Atte

26 de junio de 1965.

Señor
Guillermo Schael
EL UNIVERSAL
Edificio Ambos Mundos
Conde a Principal
Caracas.

Querido Guillermo:

Las cosas de Washington (y otras más) me habían impedido escribirte antes para darte las gracias por las maravillosas conservas que nos enviaste. Parece mentira lo que significa para uno, cuando se está en el extranjero recibir cosas del país. Tengo ahora una seria competencia por parte de mis muchachos y tengo que guardar pedazos de la conserva en mi escritorio, pues a eso de las once o 12 de la mañana siempre me gusta saborearla.

Estuve en una interesante conferencia sobre problemas de la ejecución de los planes económicos, en Varsovia, por invitación de la Universidad de Syracuse, Nueva York. De paso fuí a ver los museos de transporte y de ferrocarriles de Viena y de Praga. Son extraordinarios, particularmente el de Praga, que es nuevo y está muy bien organizado; así podríamos nosotros hacer uno. Te envío una fotografía.

Como tu eres amigo también del Director de Ferrocarril quizá le podrías dar una idea que creo puede ser a la vez útil del punto de vista de divulgación tecnológica e histórica, y provechosa del punto de vista monetario. Poca gente se da cuenta en Venezuela de que los vagones y locomotoras que tenemos funcionando son históricos y producen dinero en otros países. Te adjunto recortes de varios ferrocarriles de vía estrecha que están funcionando como negocios en Estados Unidos. La Sociedad de Amigos de Ferrocarriles de Estados Unidos hace viajes al Brasil, a México y a lugares de Estados Unidos que están más lejos que Venezuela, solo por viajar 20 ó 30 kilómetros en un ferrocarril contemporáneo de los nuestros.

Mi proposición es la siguiente: que reunan lo más posible el material de ferrocarriles que tenemos en El Encanto o en Palo Grande, haciéndose allí

un comienzo/

un comienzo de museos de transporte. Sería preferible que fuera en El Encanto porque entonces podría ponerse a rodar los miércoles y domingos, por ejemplo, un tren totalmente antiguo y restaurado al que se le hiciera mucha propaganda en el interior y en el exterior, y en El Encanto habría a su vez un museo que ver, quitándole así el carácter exclusivamente de lugar de cantina que cobró últimamente. Podría reorganizarse el parque también para picnic y otras actividades sociales, sin bebidas, y probablemente dándole también un cierto aspecto victoriano.

Esto no compite en absoluto con el proyecto de museo de transporte del Parque del Este, porque allí no podrán poner más de una locomotora y tenemos varias, entre las de vapor y las eléctircas. En los museos de Europa máquinas eléctricas como la del ferrocarril de la Guaira, que es especialmente pintoresca por lo estrecho de su trocha, ya son piezas de museo. No se diga las máquinas que están en las trincheras, así como pedazos del ferrocarril de cremallera, etcétera. El vagón directivo que está en Higuerote debe transportarse lo más pronto a este museo de El Encanto, porque es una verdadera joya histórica. Si al Presidente del Instituto de Ferrocarriles le interesara este proyecto estoy dispuesto a conseguir la colaboración de Sociedad de Amigos de Ferrocarriles de Estados Unidos y de Europa para hacer las investigaciones necesarias para las restauraciones. Por lo demás, el archivo del ferrocarril en Santa Inés es prodigioso. Están los planos, fotografías, contabilidad y detalles del ferrocarril alemán, que son piezas invalorables para la historia de la tecnología en Venezuela. Hay planos y proyectos de 1880-90, firmados por nuestros grandes ingenieros, que eran en esa época principiantes. Ojalá lográramos adelantar este proyecto, que está a punto de perderse. No te olvides que a fines de la época de Pérez Jiménez desparrancaron exprofeso, numerosos vagones de los de ventana ojival, que cualquier museo en el mundo compraría hoy en día.

Recibe un abrazo muy estrecho de tu amigo y muchos saludos para tu señora.

June 26, 1965.

Doctor
René Desbalmes
Oestericher Eisenbahm Museum
Pilgram Gasse - 1
VIENNA, AUSTRIA

Dear doctor Desbalmes:

More time that I wished had passed before thanking you for your courtesies and warm reception at the Museum. But my life has been quite accidentally after my trip to Europe. I was called, very much in a hurry, back to Washington because of the crisis at the Dominican Republic, and I have been working practically day and night in this and other matters. I shall never forget my visit to your wonderful technical museum neither do I forget the interesting luncheon we had at the Chinese Restaurant. I have tried both in Washington and New York to find another restaurant as good as that one, but you may tell the owner that there is no match for their cooking.

I have told my children about the train and specially the small locomotive that you showed to me in the basement. They are all thrilled and all want to go to Austria now. My 18 years old boy is studying engineering at the Massachusetts Institute of Technology and he is already making plans to lay the rails. A friend of mine who is connected with an old sugar plantation has also offered to me a few wagons and an old small steam locomotive, of course, of an industrial type for 60 centimeters gauge. Is what you told me about the locomotive still possible? I would be very glad to make a gift to the museum, within my possibilities.

Upon your recommendation I went to Prague and visited their Museum which is very well arranged, although not as complete as yours. They are particularly good in automobiles and airplanes but they have no car to match the one of your Empress.

Please receive my gratitude and best wishes as well as my hope that you and Mrs. Desbalmes will be able to come to Washington sometime.

Cordially yours,

Ferrocarrils

NOTES

Ing. René Desbalmes
Museu Ferrocarrils
ateriches Eisenbahn
useum -
mst. ± $400

Lampara:
halle für Malereibes-
affung,
ngasse 24. Wien

lien V Pilgram-
gasse 1

57 28 352
Desbalmes

luseum 5650 523

FF Hist. existentes en otros paises del mundo

After many dormant years an enterprising young man has revived a piece of romantic railroad days in Puerto Rico. One must see it to believe it. Fajardo, Puerto Rico. (just one panoramic hour from San Juan).

Un joven entusiasta, ha revivido un pasado romántico de Puerto Rico a través del ferrocarril de los años veinte. Hay que hacer el paseo para convencerse. Fajardo, Puerto Rico.

Photo: Herbert E. [illegible]

Caribe Tourist Promotions — Box 1555, Carolina, Puerto Rico 00630 — Tel. 791-1874

© Curaçao 8/1

132659

Puerto Rico is ... Magnífico!

Queridos Pepita y Enrique: Ca y est Volvemos al Hual, para decir y desde Puerto Rico que nos contrició ver Esplendor Salimos esperanzados del aeropuerto de Caracas. Explore la península tan bien en Ca. Imbe como nosotros en el aguinaldo Año nuevo Diane Con esto de "volver al Natural", Pierre quiere decir que nos quedamos en Puerto Rico hasta celebrarlos. Un abrazo cariñoso de Pepita Josefina

AIR MAIL

CURAÇAO 25c

NEDERLANDSE ANTILLEN

POST CARD

Address

Doctor
Enrique Tejera París
y Sra.

Apartado 31

Caracas

VENEZUELA

No 2

STURFORD MEAD
WARMINSTER
WILTS

October 3

We so often think of you
both at the Caravan and
wonder how you all are.

When are you coming again
to stay at the Cornwall-
ad with us here?

Love to you both
Mary at Lees

Royal Coach
London and Birmingham Railway

Built in 1842, for the use of Queen Adelaide, by a London coachbuilder, the underframe was constructed at Euston Works. The vehicle is similar to the first class carriages of the London and Birmingham Railway except for the bed arrangement in the boot and the peculiar shape of the half compartment at one end. This vehicle is preserved at the museum of British Transport, London, S.W.4

T 2896

NATURAL COLOUR PHOTOGRAVURE — Printed in Great Britain

DIXON

3p

Instituto Autónomo
Administración de Ferrocarriles del Estado
ESTACION CAÑO AMARILLO APARTADO 146, CABLE INSTFERRO - CARACAS

No. 1016- 086

Caracas, 28 ENE 1972

Señor
Dr. Enrique Tejera París
Despacho de Abogados
Lares, Tejera & Asociados
Ciudad.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en la oportunidad de avisarle recibo de su apreciable correspondencia de fecha 12 de los corrientes, mediante la cual envía prospecto del Ferrocarril Histórico de Strasburg.

Al agradecerle su gentil envío, me suscribo de usted.

Atentamente,

REPUBLICA DE VENEZUELA - INSTITUTO AUTONOMO - ADMINISTRACION FERROCARRILES DEL ESTADO
GERENCIA

Tomás E. Reyna Plaza
Gerente General

TERP/sbdez.

Entrg

JORGE J. WIRSHING
CONDOMINIO PLAYA GRANDE
16-B
CALLE TAFT #1
SANTURCE, P.R. 00911

@ F

DR. ENRIQUE TEJERA PARIS
EDIF. BANCO HIPOTECARIO & CREDITO URBANO
AVE. UNIVERSIDAD ESQ TROPICOS
CARACAS, VENEZUELA

ESTIMADO DR. TEJERA:

SE QUE ENCONTRARÁ ESTAS FOTOS DE INTERÉS.

CREO QUE PUEDAN SER ÚTILES PARA EL MUSEO YA QUE ESTAS LOCOMOTORAS DE VAPOR RINDIERON SERVICIO POR MUCHOS AÑOS EN VENEZUELA.

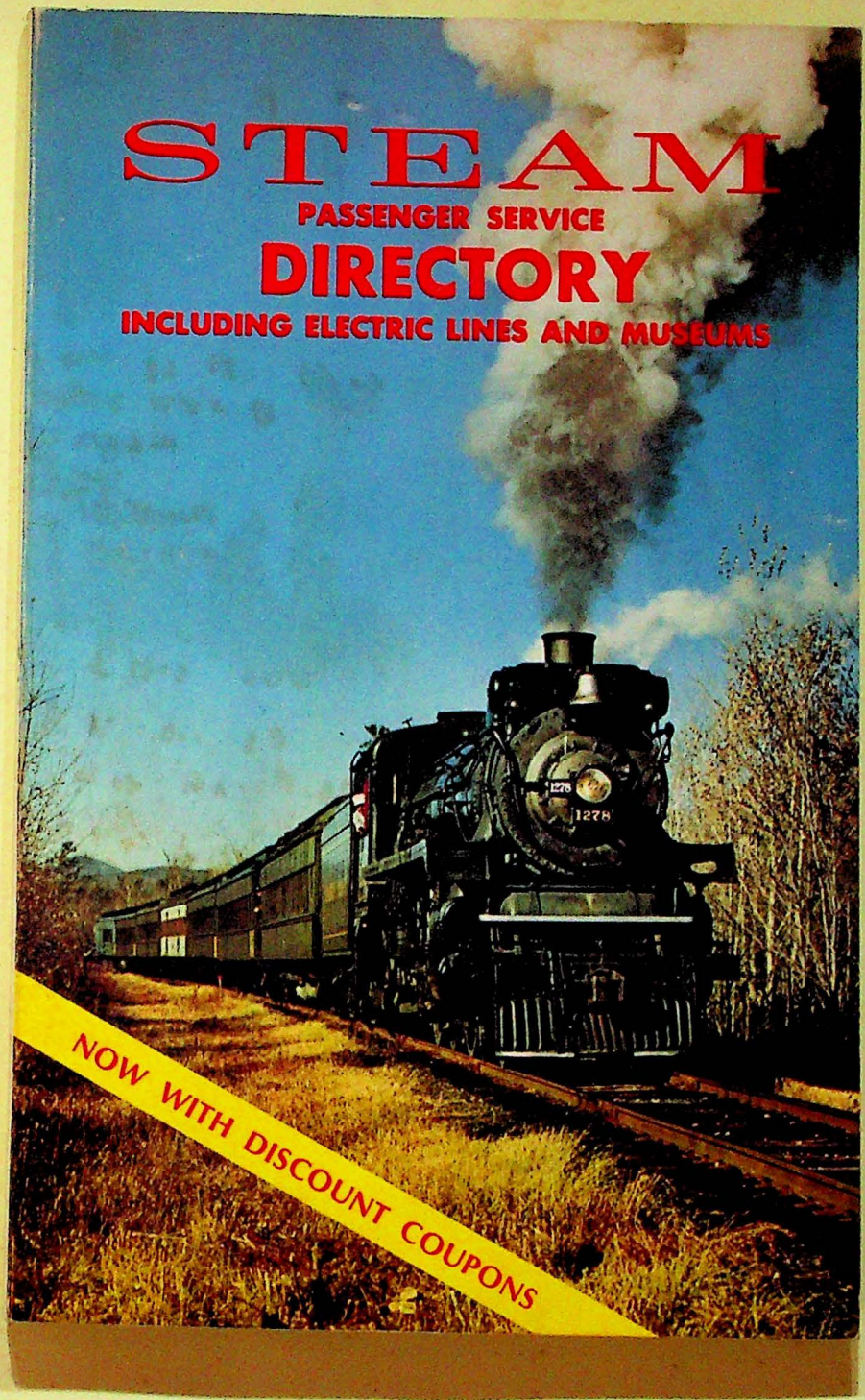
NO ESTOY SEGURO SI LAS QUE DICEN "CENTRAL CARACAS", NO. 2 2-6-2T, O "CARACAS" NO. 14 ACTUALMENTE LLEGARON A VENEZUELA. ESTOY SEGURO QUE ALLÁ PUEDEN AVERIGUAR.

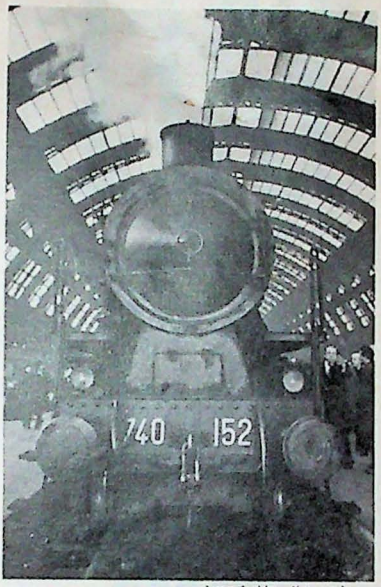
ESPERO QUE PRONTO PUEDAN INAUGURAR EL FERROCARRIL HISTÓRICO ... Y QUE SEA UN BALUARTE TURÍSTICO PARA LOS TEQUES.

ATENTAMENTE,

JORGE J. WIRSHING

ADJUNTO: 13 FOTOS
RECUERDOS A ELENA MORA


STEAM
PASSENGER SERVICE
DIRECTORY
INCLUDING ELECTRIC LINES AND MUSEUMS
1278
NOW WITH DISCOUNT COUPONS



Loren Jenkins—Newsweek

Orient Express: The steam was for show

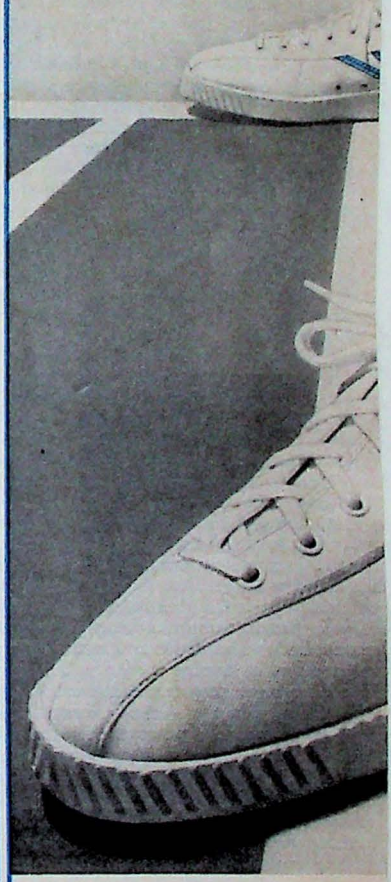
The King of Trains

It lacked only a heavy-coated Hercule Poirot for a final touch of drama. Under the soaring, blackened, steel-and-glass arches of Milan's Stazione Centrale, the old Simplon-Orient Express was getting ready to depart for Istanbul. Its ancient black steam engine belched clouds of a gray coal smoke and hissed white steam. On the platform, last-minute passengers scurried to board the Belle Epoque sleepers, depositing their baggage in stylish compartments before making their way to an elegant smoking coach.

This was no set from an Agatha Christie movie. It was the genuine article: the train that in its heyday was known as the "king of trains and the train of kings," not only for its opulent luxury but because one King (Leopold II of Belgium) used it for his incognito assignations and another (Boris III of Bulgaria) used to insist on driving it across his Balkan kingdom. It was a train surrounded in mystery and romance, an inspiration for writers as varied as Christie, Graham Greene and D.H. Lawrence.

Nostalgia: For this one trip only, the original train had been resuscitated for a mixed bag of eccentric train buffs and rich nostalgia freaks bent on taking a step back to a more stylish era. This being 1976, however, not all was quite as advertised. Hardly had the last passengers settled back into their overstuffed brown velvet seats when the old steam locomotive, which had been noisily going through its paces for a battery of television cameras, was suddenly disconnected and allowed to limp back to the yard. It was replaced, for reasons that were never satisfactorily

The Ultimate T
Incredibly cc
unusually handsor
expen



The Bancroft Tretorn
about the most comforta
In fact, they're so cc
people wear them off the
prices, they should be gc
tennis.
The Bancroft Tretorn
from Sweden, in canvas

A Better Brand of

FERROCARRIL HISTORICO

Fajardo, Puerto Rico

Un Paseo Para Recordar

(A Trip to Remember)

Alegría y diversión para grandes y chicos en una de las zonas más pintorescas de Puerto Rico.

Fun for the whole family in one of the most picturesque places of Puerto Rico.

FERROCARRIL HISTORICO

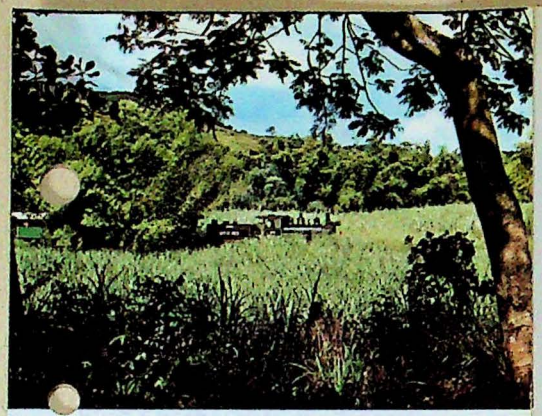
El pasado romántico del ferrocarril ha vuelto con todo su encanto. Un sueño hecho realidad para los que quieren revivir el pasado. "Luisa", la máquina de vapor que antes arrastraba vagones de caña por el Valle del Turabo, serpentea ahora entre cañaverales, bambúes y verdes prados con sus vagones repletos de gente que revive, goza... y recuerda.

The romantic past of the railroad has returned with all its glory. A dream come true for those who dream of the good old days. "Luisa" the steam engine that used to cross the Turabo Valley with its cars filled with sugar cane, moves now along sugar cane plantations, bamboo trees and green meadows with its coaches accomodating those who enjoy life and the revival of things gone by.

El río se ve abajo... *The river is seen below...*

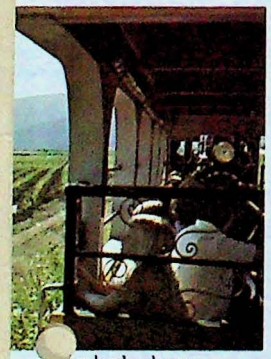
Ambiente agradable en el terminal.
A different kind of relaxation...

En medio de las bellezas naturales...
Through lush tropical country...



Lejos del mundanal ruido...

Far from the city rush...



Recordando el ayer...

Remembering the bliss of yesteryear...

Atenciones por doquier...

There's kindness and courtesy...

"Luisa" atraviesa el cañaveral

Crossing a sugar cane plantation.

FERROCARRIL HISTORICO

HORARIO DEL TREN
TRAIN SCHEDULE

11:00 A.M. 2:10 P.M. 5:00 P.M.
12:30 P.M. 3:40 P.M.

DOMINGOS SOLAMENTE *SUNDAY ONLY*

DURACION

Viaje de una hora y diez minutos, ida y vuelta, a través de cañaverales y espesa vegetación tropical.

DURATION

One hour and ten minutes round trip through cane fields and lush tropical vegetation.

PRECIOS

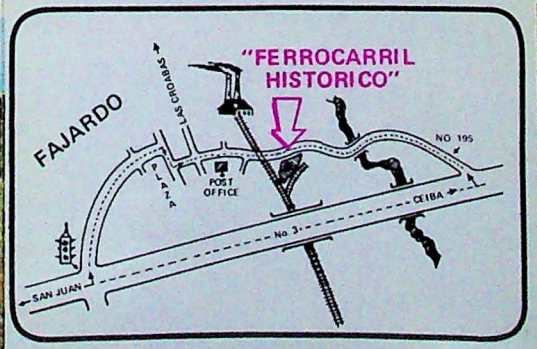
Niños $1.25 Grupos de 50 ó más Niños menores
Adultos $1.75 Niños $1.00 de 1 año GRATIS
Adultos $1.50

FARES

Children $1.25 Groups of 50 or more Children under one year
Adults $1.75 Children $1.00 FREE
Adults $1.50

- **Un inolvidable paseo del ayer en tren en un ferrocarril de vía estrecha.**
- **¿¿¿Qué mejor manera de conocer las bellezas naturales de Puerto Rico???**
- **Cafetería (pruebe nuestros refrescos típicos)**
- **Tienda de recordatorios.**

- *An unforgettable train ride into yesteryear behind narrow-gauge steam.*
- *What a better way to get acquainted with the tropical beauty of Puerto Rico???*
- *Cafeteria (try our native drinks)*
- *Souvenir Shop*



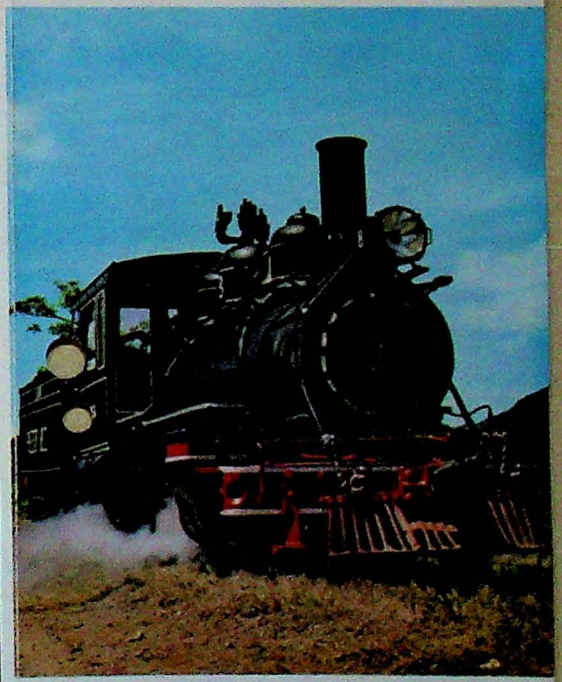
IMPRESO EN PUERTO RICO POR EL MUNDO

FERROCARRIL HISTORICO

Fajardo, Puerto Rico

Un Paseo Para Recordar

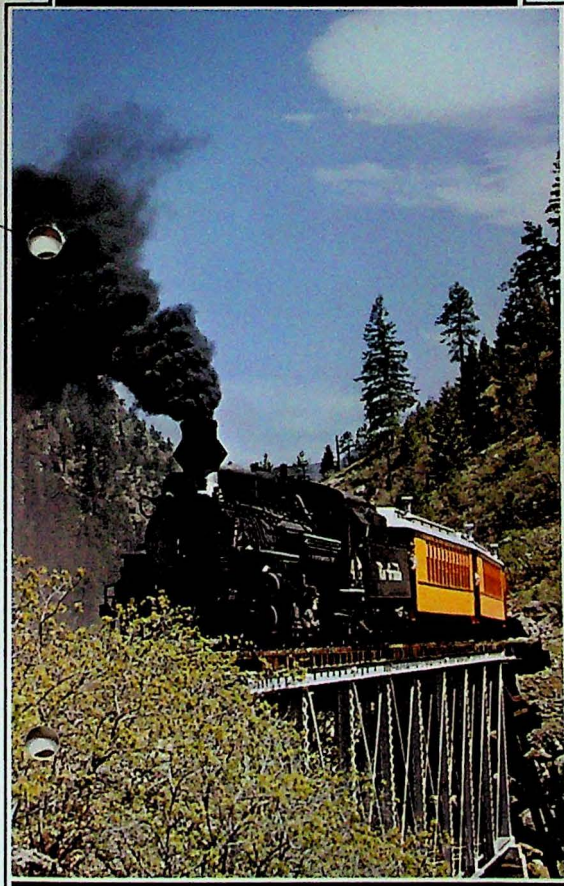
(A Trip to Remember)



Alegría y diversión para grandes y chicos en una de las zonas más pintorescas de Puerto Rico.

Fun for the whole family in one of the most picturesque places of Puerto Rico.

Live
a little history
this
summer



ride the

Narrow Gauge SILVERTON TRAIN

Durango to Silverton, Colorado daily

IMPORTANT

The return schedules shown in the enclosed folder will be changed as follows: The first section of the train will leave Silverton at 2:05 PM, arriving Durango at 5:30 PM, and the second section, when operated, is scheduled one hour later. On the return, the first section bus will leave Silverton at 2:15 PM, arriving Durango at 4:15 PM, and the second section, when operated, is scheduled one hour later.

There is no change in the Train or Bus departures from Durango and arrivals in Silverton.

ALL ABOARD

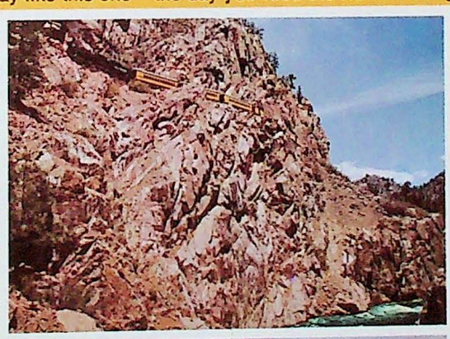
for an 1882 adventure

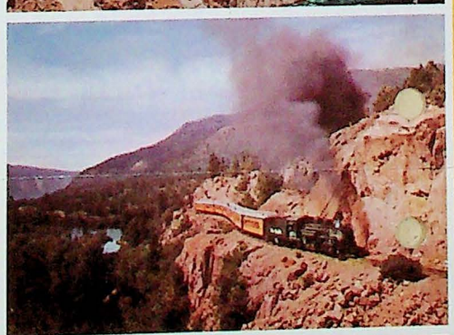
A BLAST FROM THE WHISTLE

A hiss of steam. Suddenly, aboard the last of the legendary steam trains, you're in another century, ready to relive the frontier days of railroading in the Rockies. With the chuff-chuff of the engine and clickety-clack of the wheels you're quickly out of the station and on your way to a wilderness only rails can reach. From the window of your gently rocking coach or your open air gondola car you see a wonderland of towering peaks and pines, steep canyons and gorges, plunging waterfalls and rushing streams. As the train rolls on through the 2 million-acre San Juan National Forest you feel a thrill, a special pride as you realize you're part-owner of this priceless preserve! Look deep among its trees. Was that a deer or elk you startled? Woodlands here are home to more than 70 kinds of animals, from pert chipmunks to bear and mountain lion. Naturalists count 140 species of wild grass, 300 different flowering plants including the glacier blue columbine, Colorado's state flower. Here are the remnants of old mining camps that saw their share of fortunes and failures. There, the stage coach stopped. And those rocks in the valley—they're 90 million to 230 million years old! You're traveling where tracks were first laid in 1882 in an incredible 9 months and 5 days when crews labored even in the howling blizzards of a high-country winter to bring the train through. It's estimated that over $300 million in precious metals rode this route!

Now, in colorful Silverton, you have time for a leisurely lunch, shopping, and a stroll around town. Then it's back to Durango—Rio Grande-land, exciting in themselves. Down by the station is The General Palmer House, that motor hotel that combines such modern features as air-conditioning and TV with the charm of mid-Victorian decor. A few steps away is The Grande Palace, a beautiful new restaurant themed to The Gilded Age with the relaxing Prospector Lounge for sparkling refreshment. Take fascinating souvenirs home from the nearby Emporium.

Never was there a day like this one—the day you rode the Narrow Gauge Silverton Train!





MAKE YOUR RESERVATIONS NOW!

Because thousands of vacationers and railroad buffs ride the Silverton train each season it is always wise to make reservations as far in advance as possible. Use the convenient form below. Enclose the full amount for the ticket or tickets, which will be mailed to you or held at the station, whichever you prefer.

ROUND TRIP FARES:

Adults and Children, 12 or older..... $8.00
Children, ages 5 through 11..... $5.00
No charge for children under 5 not occupying seats.

CLIP AND MAIL THIS FORM

MAIL TO:
AGENT — RIO GRANDE DEPOT
DURANGO, COLORADO 81301

Please make the following Silverton Train reservations:

ADULTS and CHILDREN 12 and OLDER..... number @ $8.00 each

CHILDREN 11 OR YOUNGER..... number @ $5.00 each
(Children under 5 not occupying seats do not require tickets)

Preferred date .....

Alternate date .....

CHECK ONE: ☐ Regular Coach ☐ Open Gondola Coach
For bus one way check here ☐

CHECK ONE: ☐ Mail tickets ☐ Hold tickets for pickup

Name .....

Address .....

City..... State..... Zip.....

ENCLOSE CHECK OR MONEY ORDER PAYABLE TO RIO GRANDE RAILROAD

SCHEDULE

The Silverton Train will operate on a daily schedule through the 1971 season, from Saturday, May 29, through Sunday, October 3. Will-call tickets must be picked up no later than 30 minutes before departure time. Passengers should be in their seats 15 minutes before the train is to leave (stand-bys are assigned seats vacant at that time). Refreshments and snacks are available on the train; there is ample time for lunch in Silverton; or, you may take your own "picnic". Bring a sweater or wrap — even midsummer days can be cool in Colorado.

The schedule is as follows:

	First Train	Second Train*
Lv. Durango	8:30 am	9:30 am
Ar. Silverton	Noon	1:00 pm
Lv. Silverton	1:30 pm	2:30 pm
Ar. Durango	5:00 pm	6:00 pm

**Second train is operated during period of peak passenger demand — from late June to Labor Day.*

Ideal Come after Labor Day when summer crowds are gone. See tumn happen in the high country as aspen leaves turn to gold and e ground all around is carpeted in color!

TRAIN-BUS OPTION

If you wish, you can take the Narrow Gauge Train one way, a bus the other, traveling over the famed "Million Dollar Highway" on U. S. 550. The bus schedule is as follows:

	First Section	Second Section*
Lv. Durango by Bus	9:45 am	10:45 am
Ar. Silverton	11:45 am	12:45 pm
Lv. Silverton by Train	1:30 pm	2:30 pm
Ar. Durango	5:00 pm	6:00 pm
—or—		
Lv. Durango by Train	8:30 am	9:30 am
Ar. Silverton	Noon	1:00 pm
Lv. Silverton by Bus	1:45 pm	2:45 pm
Ar. Durango	3:45 pm	4:45 pm

**When second train is operating, second section of bus trip will also be scheduled.*

Sightseeing buses are operated by San Juan Tours, Inc.

PHOTO HINTS

In the station, aboard the train, and enroute you will see all kinds of "pictures" you'll want to capture with your camera. Here are some helpful suggestions. Be sure you have plenty of film, twice as much as you nk you'll need. Film is available in Durango and Silverton — you n get popular sizes in the concession car on the train. Unless your camera is fully automatic, use a good light meter and believe what it says. The light at high altitudes is "hotter" than you think. Except when the sun is near the horizon, the light is also bluer than it appears to the eye; it is therefore a good idea to use a "skylight" filter with color film to achieve normal color balance. No increase in exposure is necessary. For black-and-white film, a "G" (orange) or "A" (red) filter will counteract the over-brilliance of the sky. Open up 1½ stops for the G filter, 3 full stops for the A filter. (Of course, if your camera has a "behind the lens" meter it will make this correction automatically whenever the filter is on the lens.)

THE FABULOUS 4-CORNERS AREA

Navajo Trail routes U. S. 160-164, the scenic shortcut between Southern California and the Midwest, puts you right in the middle of a remarkable vacationland! At one spot you can stand in 4 states at once! Branch out — explore them! See Colorado's Mesa Verde and the cliff dwellings of an ancient civilization. Marvel at Monument Valley and Utah's new Canyon Lands National Park. Come upon Indian country and pre-historic ruins in New Mexico. Have a wonderful time in Arizona's Grand Canyon, Glen Canyon and other recreational areas.

Renfe

Museo del Ferrocarril

SAN COSME Y SAN DAMIAN, 1 • MADRID

Museo del Ferrocarril

Pueden verse en estas salas algunos rasgos de la historia de ciento cuarenta años de los ferrocarriles españoles; desde el testimonio, representado por una Acción, de la Sociedad creada en 1830 por un hombre ilusionado, que quería establecer prematuramente un camino de hierro desde Jerez al Puerto de Santa María, hasta la reproducción de modernas locomotoras eléctricas y de trenes automotores que circulan hoy por nuestras líneas.

El ferrocarril comienza en España, verdaderamente, el año 1848, con el de Barcelona a Mataró. Le sigue el de Madrid a Aranjuez, inaugurado en febrero de 1851. Después, algunos otros también pequeños; y, en 1855, a los veinticinco años de aquellas gestiones por tierras de Andalucía, son sólo 440 kilómetros los que dan, en suma, todos los trozos sueltos que se fueron estableciendo.

Pero a partir de 1855 la extensión es rápida. Existe desde entonces una Ley general que puede regular las construcciones; vienen a España capitalistas extranjeros a efectuar sus inversiones, y el resultado es que se llega a fines de 1867 con la extensión de 5.093 kilómetros en diversas líneas. El ritmo sigue vivo, y en 1900, al comienzo del siglo actual, la red de los ferrocarriles de vía ancha está virtualmente conseguida, con 11.040 kilómetros. Después se trata ya más bien de ferrocarriles complementarios y de ampliación con los de vía estrecha.

Lo aquí expuesto se refiere a los de vía ancha, y comprende, en su mayoría, maquetas, reproducciones y cuadros, con todo lo cual se puede tener una idea de la evolución de lo que, hace cien años, era un nuevo sistema de transportes que forzaba a la creación de la gran empresa moderna y venía a ser la palanca más poderosa para el progreso, en general, de la segunda mitad del siglo pasado.

Hay una excepción, por su tamaño, en lo que acerca de locomotoras aquí se expone, con una de dimensiones naturales, la 01 de Andaluces, que, por ser la más pequeña de las que conserva la RENFE, pudo traerse fragmentariamente a una de las salas para luego armarla dentro de ella.

No consienten otra cosa los locales de que se dispone dentro del casco urbano de Madrid. Para esta clase de Museos son apetecibles edificios de estaciones que el tiempo dejó anticuadas y fuera de uso, y como con ninguna de esta clase contamos de momento, tiene que quedar para el futuro utilizar alguna en esas condiciones, que, seguramente, se nos brindará en plazo que esperamos no lejano.

Con esta esperanza se guardan, en diversos sitios de la Red, determinado número de locomotoras viejas, libradas del desguace con el propósito de llevarlas algún día a un Museo de más amplias proporciones. Entre tanto, ofrecemos el presente como un esfuerzo inicial, susceptible de mejora, aun dentro del mismo carácter, y, desde luego, de ampliación o traslado el día de mañana.

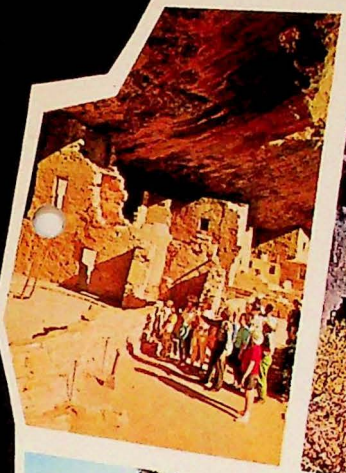
Marzo de 1971

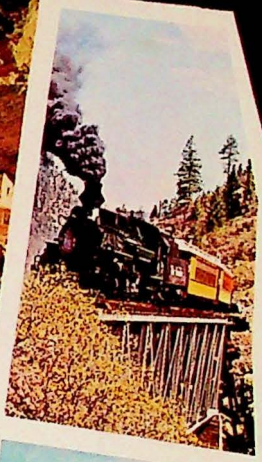
Horas de visita:
de 10 a 13,30,
a excepción de los lunes

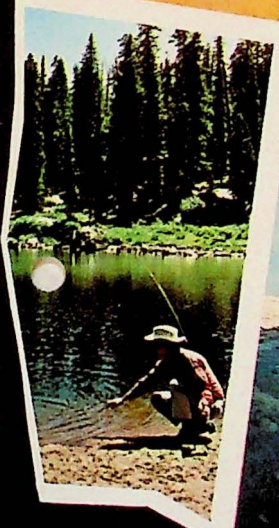
Dept.º legal: M. 4752-1971 - Minuesa

DURANGO
COLORADO

"Narrow Gauge Train Capital of the World"





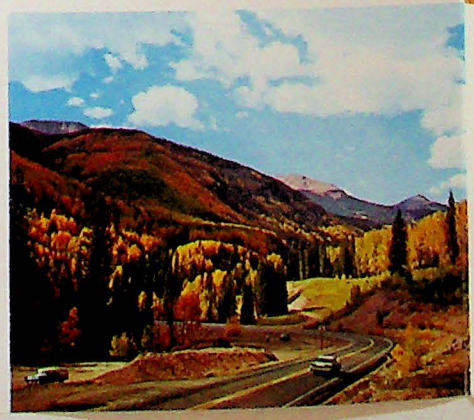


4 Seasons of Fun in the
Heart of the 4 Corners Wonderland

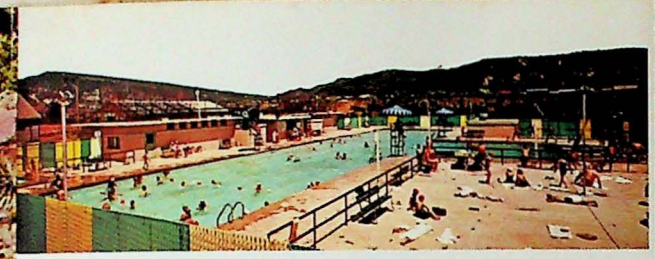
Durango

Home of the DURANGO-SILVERTON Train

Leaving Durango daily during the summer months, the "Silverton" winds its way north along 45 miles of the breathtaking beauty of Las Animas Canyon and the San Juan National Forest to the town of Silverton. The last of the regularly scheduled narrow gauge trains, The Denver and Rio Grande "Silverton" is a favorite of photographers and train buffs the world over, and is a must for all visitors.

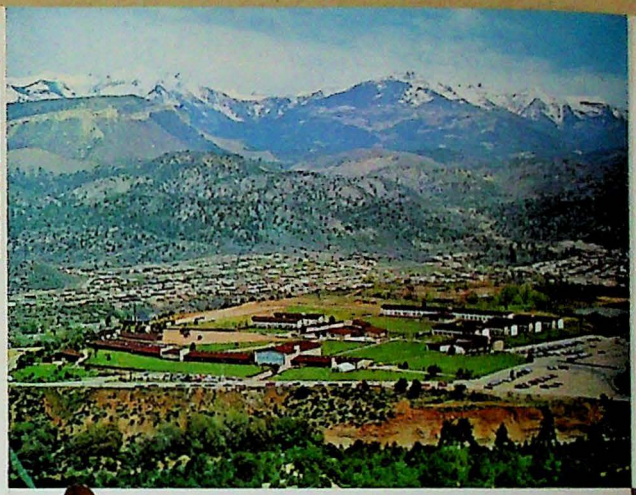


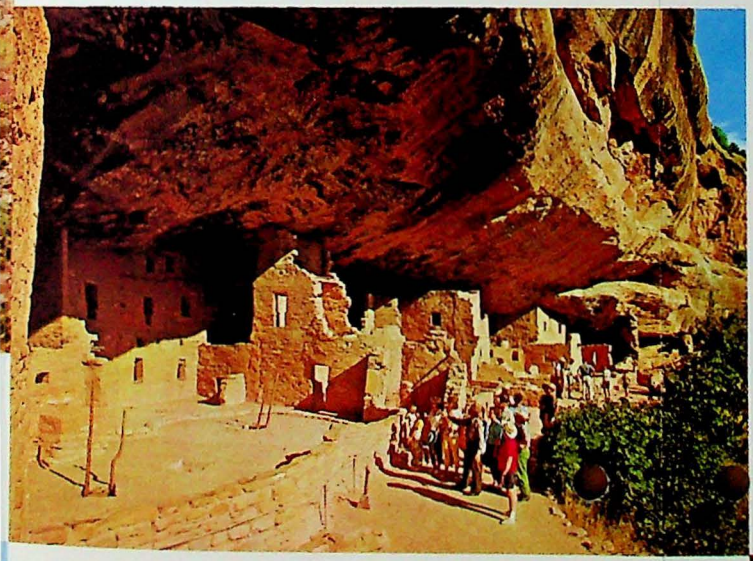
Scenic beauty along the Million Dollar Highway, U.S. 550, north of Durango.



Recreation

Durango has year 'round recreation facilities in abundance. The new 9 hole Hillcrest Golf Course, swimming in any of the numerous motel pools, or the large municipal pool. Skiing, hiking, horseback riding, bowling, and tennis are available also.





Fort Lewis College

Situated on a plateau overlooking Durango, Fort Lewis has more than 2000 students attending the only degree granting liberal arts college in Colorado operating on the tri-mester academic calendar year. The state's newest, with its modern western campus, Fort Lewis holds a big promise for the future.

Gay 90's Melodrama

Melodrama and vaudeville acts of the 1850-1915 era. Rated among nation's top three. Nightly performances June through September. An evening of entertainment for the entire family.

Mesa Verde National Park

Just 37 miles west of Durango on the Navajo Trail, U.S. Highway 160, you may explore the greatest cliff dwellings in the world... the remarkably preserved homes of prehistoric Indians. Guided tours are available the year 'round with overnight accommodations and eating facilities provided during the summer months.

Unsurpassed Hunting

Durango is located in the heart of the big game hunting area. Many licensed packers are available to equip and guide the hunter to good areas for elk, deer, or bear. Bring your camera, you'll find the scenery and fall colors are unequalled anywhere. Several Guest or "Dude" Ranches with first class accommodations are located in this area.

Vallecito Lake

Just 20 scenic miles northeast of Durango, Vallecito is Colorado's second largest lake. Excellent fishing for the famous Rainbow Trout as well as German Brown, Kokanee Salmon, and Pike. The lake is edged with resorts and lodges for "roughing it" or relaxing in comfort. Also within an easy drive from Durango, the fishing, boating, and water skiing enthusiast will enjoy the new Navajo Lake and Lemon Lake.

San Juan High Country...

Durango is adjacent to the spectacular 3 million acre San Juan National Forest, parts of which are known as the "Switzerland of America". Dozens of high country lakes and hundreds of miles of trout streams are available in the San Juan Wilderness Area, Colorado's largest. Get away from it all in the magnificant San Juan High Country.

PHOTO CREDITS: STATE OF COLORADO, GAME & FISH DEPT., PETLEY STUDIOS, LESTER TINKER, PENNINGTON STUDIOS, HAL SHELTON, CHARLES GROVER, DESIGN, PRINTED BY CRAFTSMAN PRINTERS, INC., LUBBOCK, TEXAS

SKI PURGATORY

TRAILS

No.	Name	Classification
1	Upper Hades	More Difficult
2	Lower Hades	Most Difficult
3	Paradise	More Difficult
4	C.C.	Most Difficult
5	Cherub	More Difficult
6	Pandemonium	Most Difficult
7	Lower Pandemonium	Easier
8	Mercy	Easier
9	Six-Sixty-Six	Most Difficult
10	Tinkers Dam	More Difficult
11	Imp	Most Difficult
12	Little Demon	Easier
13	Demon	More Difficult
14	Exodus	Easier
15	Limbo	More Difficult
16	Pitch Fork	Easier
17	West Fork	More Difficult and Easier to Angel's Tread
18	Sa's Psyche	Easier
19	Angel's Tread	Easier
20	Nirvana	Easier
21	El Diablo	More Difficult
22	Swire Gulch	Easier

LIFTS AND TOWS

I Chair lift #1—1500' vertical, 6200' long, 950 pph
II Chair lift #2—700' vertical, 4000' long, 950 pph
III Poma
IV Rope

FACILITIES

a Day Lodge, Cafeteria, Bar, Lounge, Restrooms
b Ski Rentals and Sports Shop
c Powder House Restaurant

ACCOMMODATIONS

A Twilight View Condominiums
B Purgatory Inn

North of Durango in the San Juan National Forest, is Purgatory, the only major ski resort in southwestern Colorado, Ski Country USA.

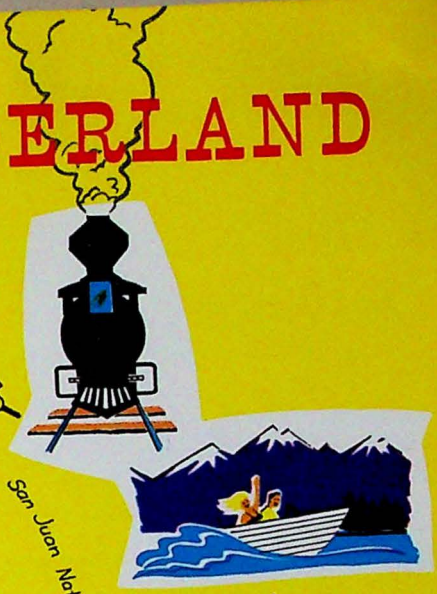
Purgatory offers 20 miles of ski trails, two Riblet double Chair lifts, beginners Poma and Rope Tow, and a vertical rise of 1600 feet. Trails are packed and groomed with the most up-to-date snow maintenance equipment.

Supporting facilities include two restaurants, ski rentals, a certified ski school, sports shop, bar, condominiums, and hotel and motel facilities in both the immediate area and Durango close by.

Visit Durango and Purgatory for family recreation.

This is the
4 CORNERS WONDERLAND

Scenic beauty in every direction makes Durango the ideal vacation spot for all ages. Towering peaks, crystal clear lakes, rushing streams, cool forests, or sun drenched desert are yours for the enjoying.



The 4 Corners Monument . . . on the Navajo Trail . . . the only place in the USA where it is possible to stand in four states (Colorado, New Mexico, Utah, and Arizona) at one time.

Mileage from Durango

Alamosa, Colorado	150
Albuquerque, N.M., via Cuba	215
Colorado Springs, Colorado	308
Cortez, Colorado	47
Del Norte, Colorado	120
Denver, Colorado, via Fairplay	320
Denver, Colorado, via Walsenburg	378
Farmington, New Mexico	50
Flagstaff, Arizona	312
Gallup, New Mexico	173
Grand Junction, Colorado, via Ouray	172
Grand Canyon National Park	317
Kayenta, Arizona	159
Los Angeles, California	789
Mesa Verde Park Entrance	37
Mesa Verde Park Museum & Center	57
Monticello, Utah	106
Montrose, Colorado	110
Ouray, Colorado	73
Phoenix, Arizona	447
Santa Fe, New Mexico, via Chama	213
Salt Lake City, Utah	410
Silverton, Colorado	50
Four (4) Corners Monument	84

Presentation of Donald R. L. Hallock, President, in 1965 when the Commission was considering several sites for a State Railroad Museum.

@ Strasburg

Ladies & Gentlemen of the Historical & Museum Commission

When considering the location for the establishment of a new museum, there are three basic factors which we feel should come ahead of all other considerations.

The first of these is Historical.

The very nature of this commission requires it to seek out those sites which have true historic significance. Ancient artifacts are most effectively displayed in an authentic historical setting.

The second is Educational.

Strictly speaking, a museum is a place where people learn of the past, and we hope, use that knowledge to build the future. Therefore, the greater the number of people who are able to avail themselves of the museum facilities, the greater the potential for dissemination of education.

The third, and possibly the most important, is Financial.

A museum built with taxpayer's or bondholder's money should pay its own way. A museum at the historic spot where Peary discovered the North Pole would not be a sound financial investment.

Therefore, we claim that the fortunate coincidence of all three of these basic factors at the quaint Dutch Town of Strasburg leaves this commission with an outstanding choice.

From a historical standpoint, there is no railroad in all this great commonwealth that is older than the Strasburg. It still operates by authority of a fascinating charter, written in terms of horses, and signed into law by Gov. Wolfe on June 9, 1832. It was originally a horse-drawn railroad. It's first steam locomotive, the "Wm. Penn" was built by Norris of Philadelphia in about 1836, and was one of the first fifty locomotives built in America. The line was built to connect with Pennsylvania's first railroad, the Philadelphia & Columbia, and it still clings to the slightly non-standard gauge of that early ancestor of the Pennsy. It still operates over the original route, thru bucolic scenery, unspoiled and virtually unchanged during its entire 133 year history. And it still serves the beautiful Dutch towns of Strasburg and Paradise with an active traffic in freight and passengers. It has, in the words of Railroad Magazine "Outlived everything but the community it serves".

Moreover, the Strasburg never succumbed to modernization. Railroading there is still back in great-grandpa's day, down to the last authentic detail. Nine coaches from 60 to 80 years old, each with its big brass kerosene chandeliers and coal stoves, carry its passengers on their hour-long trip. No collection of antique coaches in the world is finer than this. Sixty-year old steam locomotives, the oldest and best restored in the state, provide the power. A total of twenty-six truly historic pieces of antique railroad equipment, restored to matchless condition, are in use or on display on the property. This outstanding collection is enough for a good museum in itself, and together with the Northumberland equipment, it would make one of the world's best railroad displays.

From an educational standpoint, there is no better location than Strasburg, because for six years the Strasburg's operating museum has been patronized by hundreds of thousands. Technically the Strasburg is a licensed public utility, but practically speaking, the railroad is a 363 day a year operating exhibit, where children can marvel to see genuine steam locomotives in living realism for the first time, and adults can recapture the nostalgic past. We have scoured the country for authentic equipment, and have reinvested every single penny we have earned to bring

to Strasburg and restore it to a state of perfection which has brought us national fame. We have never deviated from our goal of creating a truly educational and accurate reconstruction of the great hey-day of steam railroading. In fact, we drew up plans for our own museum in 1962 because we have literally hundreds of items which should be displayed and only when we learned of this commission's thinking did we defer those plans, with the thought that our mutual interests would be better served by cooperation than by competition.

From a Financial Standpoint there can be absolutely and unequivocally no possible question.

Gov. Scranton at the first meeting on this matter two years ago asked very pointedly how the museum would be financed and paid for.

To this we answer that no other location will draw a fraction of the patrons, therefore, no other location will make as much money, - it's that simple.

The Strasburg is located in the center of one of the greatest tourist areas in North America. 80 million people in the biggest population centers of the East live within a 150 mile radius, and vast numbers of these people can and do come to visit us. Our Passenger trains have grown from a single coach in 1959 to 9 fully-loaded cars on 7 one-hour trips a day during the height of the season. Almost 4000 paying passengers in a single day tax our facilities to capacity on Summer Sundays, and 2000 passengers on a week-day is not uncommon. In 1964 we carried 165,378 paying passengers, a phenominal increase in only 5 year's time. In 1965 we expect 185,000.

We are under no illusion that all these people come solely to ride the train. At least 75% come primarily to visit the Amish Country. We could not do half so well at another location, no matter what we did. For example, the B&O Museum in Baltimore, which is in a historic spot and has what is probably the best collection of early railroad equipment in the world, had to close its doors some years back for lack of patronage, and this in spite of the free admission and the central location. It has recently re-opened with local promotional fan-fare, and it still does not draw big crowds. Why? - Because it is not in tourist country. The National Museum of Transportation in St. Louis, backed by big money and hard-fighting civic organizations is having a tough time getting off the ground for the same reason.

These are <u>facts</u> and facts don't lie.

At Strasburg the market is <u>there</u>, - proved by 5 years of growing business, verified by I.C.C. records, and attested to by thousands on thousands of satisfied customers. Most of you people have been our guests. All of you know that we are speaking the truth. We have nothing to hide or gloss over.

The gallant old Strasburg has come a long way, but it wasn't easy. Seven years of hard work, sweat and personal contributions of large sums of cash with no thought of financial gain, have gone into this monumental restoration project, and it still continues at this very minute. Not one Stockholder has received a single penny return on his investment, but each has reaped a rich reward in seeing his hobby reach the state of perfection it has achieved today, and each has prided himself on watching our delighted passengers, young and old, share with us the fun of real honest-to-gosh railroading of the sort Grandpa knew as a boy.

This is what we of the Strasburg have to offer - No big reservoirs of cash, no political gimmicks, no Coney Island Sham, but honest-to-gosh railroading by dedicated railroaders, historic, authentic and educational.

We hope that by cooperation with the Commonwealth we can continue to provide more and better operating exhibits to ever increasing thousands of people. This is the essence of a great museum.

Why settle for less?

Philadelphia Bulletin AUG 1 1965

The Historical Rail Road That Goes to Paradise

By PAUL TRESCOTT

Strasburg, Pa — Within a comparatively short time, this village about 10 miles south of Lancaster will become the site of an official state railroad museum. Already the Strasburg Rail Road has some museum pieces on its tracks, including a coach which was built in 1855 and carried Civil War troops.

Selection of the site was attended by quite a hassle, for Altoona bent every effort to get it. The state Historical and Museum Commission, however, wanted an operating railroad in connection with the display of old engines and cars and the Strasburg Rail Road filled the bill completely.

This railroad is four and a half miles long and connects with the Pennsylvania at Leaman Place. The terminus is at Paradise a few hundred yards away, and the railroad boasts that it is the "Road to Paradise."

Chartered in 1832

The museum pieces already on sidings include two private cars. One was used by the president of the Reading; the other was part of Robert Young's private train when he was head of the New York Central. Several of the old passenger cars cannot be operated as part of the trains on the Strasburg line because they do not meet modern safety requirements.

The Strasburg is unique in many respects. It was chartered by the Pennsylvania Legislature in 1832; operated both freight and passenger service until 1908 when a trolley line to Lancaster was operated and killed the passenger business. It came into the hands of the Homshor estate and when it was threatened with folding up in 1958, a group of 24 residents of the area banded together to buy and preserve it.

They were real railroad buffs and with such equipment as the road owned—mighty little—and what could be borrowed, mainly from the Pennsylvania, they went into business. Today the line has three locomotives and nine passenger cars.

Twenty-two directors serve the small road, most of them original owners. Donald Hallock, of Strasburg, is president, and there are 21 vice presidents. One is general manager J. H. Leath, of Lancaster; another W. M. Moedinger, also of Lancaster, in charge of public relations, sometimes doubles as an engineer.

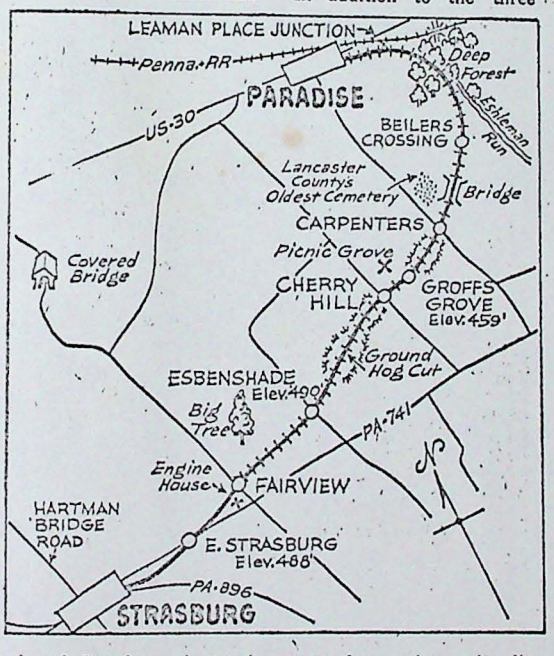
Leath is no deskbound executive. I found him in the engine house, supervising the overhaul of a locomotive that will go into service in the fall. School teachers from the area serve weekends and in the summer as the train crew.

Passenger Boom

On summer weekends as many as seven cars are needed on the trains, and this is one of the few roads where the passenger business keeps the freight in business. From 150 to 250 freight cars a year are handled. One unusual cargo was peanut shells to be used as litter on a nearby turkey farm. Once a special run was made to bring a carload of needed livestock feed to a nearby farmer.

Passenger traffic last year totaled 165,000 paid riders. Operations are carried on every day in the year except the Sundays before Christmas and New Year's. Most business, of course, is done in the summer.

In addition to the three steam locomotives, the line also has one diesel and one gasoline - propelled engine. One locomotive came from the Pennsylvania and had been in service as motive power for the Paoli Local before that line was electrified. Another came from the Canadian National and the third, a camelback, is from the Reading.



The Strasburg station is a novelty in itself. Originally it was the East Petersburg station of the Reading, 15 miles away. To move it was a superhuman job. It was cut into nine pieces, carted to the new site and put together again, and, according to Moedinger, not one board was left over. Other buildings were constructed on the site.

The railroad owns seven and a half acres of adjoining land in two tracts and the Historical and Museum Commission has not yet decided which to use. The choice is expected to be made this fall.

Some of the rolling stock for the museum is already in the Northumberland yards of the Pennsylvania and is expected to be moved—at least in part—to Strasburg before the end of the year.

Altoona Loses Out

Two telling arguments were used in behalf of Strasburg in the debate over site for the museum. One was the success of the operating railroad. The other was the greater population within a two-hour drive compared to the Altoona area.

Altoona's claim was based mainly on the fact that the huge Pennsylvania shops had been there. But Strasburg proponents pointed out that American Car and Foundry in Berwick had built many thousands of cars, including the first steel car in the country. Danville also had a claim because the first T-rail was turned out there. Neither made any serious bid for the museum.

The Straburg line shows a profit, but this money is being plowed back into equipment, chiefly machine tools suitable for use in the maintenance of old equipment. Trained boilermakers are used when overhauls are necessary, and replacement of the locomotive flues is required every 48 months. This costs $8,000 to $10,000 and the flues must be specially made for the old engines.

Blessed with such a going railroad, and its 133 years of history, Strasburg is certainly the logical site for the museum, which is expected to attract gifts of equipment from many lines about the country.

Light Railway & Vintage Transport Guide 1973

Edited by Geoffrey Body 20p

Contents:
Railways · Aircraft · Ships · Land Vehicles
Fighting Vehicles · Forthcoming Events
Light Railway Timetables

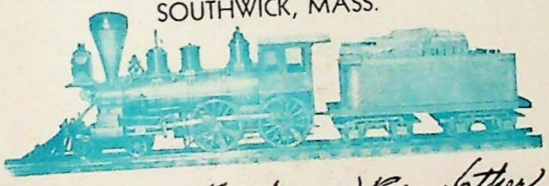
A comprehensive guide to historic transport

Enrique Tijera Paris

(HONORARY) MEMBER

PIONEER VALLEY LIVE STEAMERS

SOUTHWICK, MASS.



(LIFE)

EXPIRES

Everton W. Barnfather

SEC.

EL PRIMER FERROCARRIL DE LATINOAMÉRICA

GUILLERMO CABRERA LEIVA

Corresponde a Cuba el honor de haber sido la primera región del orbe hispano que contó con ferrocarril.

El tren inaugural partió de La Habana el 19 de noviembre de 1837, a las ocho de la mañana, con setenta pasajeros y algunas toneladas de mercancía. Horas después llegaba al pueblo de Bejucal, situado a 24 kilómetros al sur de la capital.

Un año más tarde el servicio se extendía hasta la Villa de Güines, 70 kilómetros al sureste de La Habana, completándose así un proyecto concebido pocos años atrás.

Al momento de iniciarse en Cuba el ferrocarril, sólo seis naciones habían ya establecido este medio de transporte: Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Canadá, Bélgica y Alemania. Rusia lo establece el mismo año que Cuba, al inaugurarse su corta línea desde San Petersburgo a Tsarköe-Selo en 1837.

Adelantándose a España, su metrópoli, la isla antillana establecía en suelo americano —precedida únicamente por los Estados Unidos y Canadá—el novedoso vehículo sobre rieles.

□

Los ferrocarriles en Cuba fueron el resultado de la creciente y lucrativa industria azucarera, que exigía medios adecuados para desarrollarse a tono con sus amplias posibilidades. Se debió, pues, a la clase azucarera criolla y española el aceptar el desafío del progreso en una manifestación tecnológica que tardaría decenios en llegar a países mucho más civilizados que esta pequeña isla.

En su estudio sobre la economía cubana desde el descubrimiento hasta 1832, el investigador norteamericano Roland T. Ely señala lo siguiente: "De todos los obstáculos que impedían el crecimiento continuo de la economía cubana, el problema de las comunicaciones internas era probablemente el más evidente. Cualquiera que se aventurara unas pocas millas por el interior de la provincia de La Habana —especialmente en la llamada estación de las lluvias— se topaba con unas condiciones de viaje que sólo rivalizaban con las que se encontraban en las fronteras norteñas de los Estados Unidos".

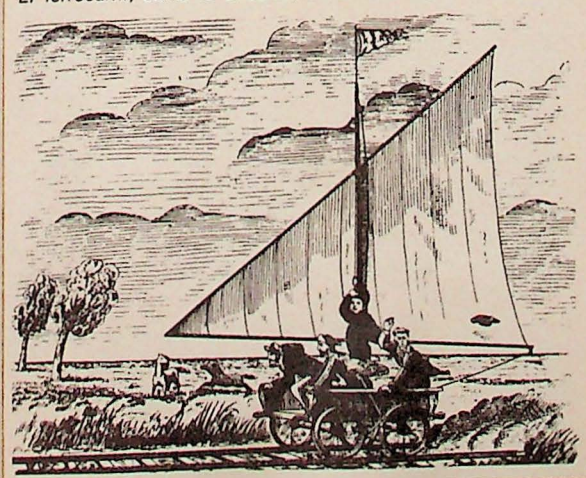
Esta opinión la había expresado el viajero Alejandro de Humboldt a principios del siglo XIX, cuando señaló que "en ninguna parte del mundo los caminos se ponen tan insoportables como en Cuba, durante la estación de las lluvias".

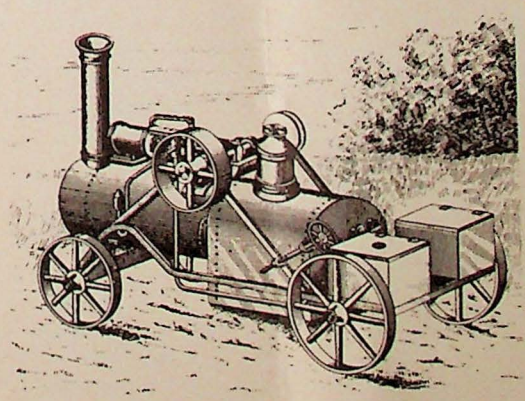
Eran tales las dificultades con el transporte del azúcar desde los centros de producción hasta los puertos que, en 1795, se pensó en abrir un canal entre La Habana y la costa sur de Cuba para dar fácil salida a los embarques del dulce producto de la caña.

El canal nunca se comenzó, pero las discusiones en torno a su proyecto redundaron en la construcción del primer ferrocarril cubano.

Por su parte, los centrales azucareros alcanzaban, en los años inmediatamente anteriores al establecimiento del ferrocarril, su más decisivo impulso técnico. Hacendados insulares de amplia visión y cultura habían recorrido con provecho los principales países del mundo y habían traído de regreso a Cuba los últimos adelantos en la fabricación del azúcar de caña, sobre todo en el campo de la

El ferrocarril, como la aviación, contó con inspirados y fantásticos precursores. . .

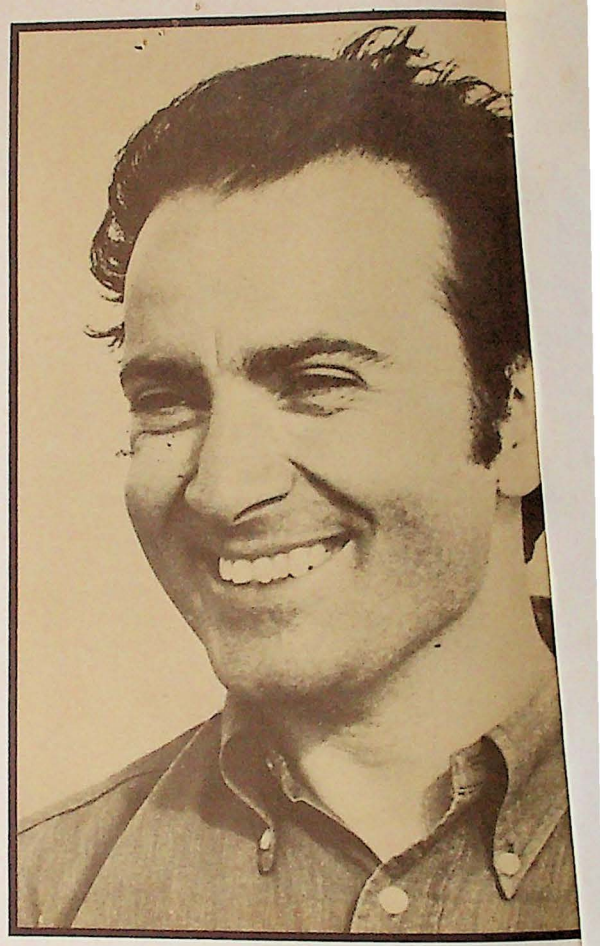




aparente de la venganza del macho cecilla, un delincuente empedernido de la clase baja con quien al fin se casa Teresa.

En otra de las buenas novelas contemporáneas, *La traición de Rita Hayworth*, del argentino Manuel Puig, se plantea también el problema de la adolescencia y su confrontación con el machismo, pero en relación a un individuo principal incapaz de adaptarse al concepto común y corriente de la hombría. Los personajes son habitantes promedio de un pueblo de la pampa, Vallejos, cuyo doble en la realidad es el lugar de nacimiento del autor. Allí, según sus propias declaraciones, "el único prestigio era el de la fuerza", el machismo no se cuestionaba para nada, la sensibilidad no valía y el cine era el único medio de escapar la realidad "porque en las películas se premiaba todo lo que fuera sensibilidad". En este ambiente, recreado en la novela, las mujeres y los objetos siguen siendo bienes sobre los que el varón ejerce su señorío fálico; pero las hembras del pueblo asumen voluntariamente el papel de sometidas. La madre del personaje principal es una mujer preparada incapaz de liberarse de la influencia machista del marido, que entre otras cosas la hace vestir como a él le da la gana y acostarse cuando a él le da la gana. El hijo es la víctima inocente de la flaqueza de la madre y la arbitrariedad del padre ausente, el tipo genérico descrito por Octavio Paz y Martínez Estrada: grita y aterroriza al servicio cuando no puede dormir la siesta, obliga al hijo a montar la bicicleta grande que le hace caer, porque "a golpes se hacen los hombres" y no le permite llorar, "porque los hombres no lloran". Mientras tanto, delega en otros la responsabilidad de educarle y celebra constantemente las hazañas del otro macho de la familia, un sobrino joven seductor de las sirvientas del pueblo, que parece haber contraído una enfermedad venérea por sus excesos. Las mujeres viven fascinadas por la fuerza y la virilidad masculina y el personaje principal, un chico a quien vemos actuar desde la infancia hasta la adolescencia, incapaz de adaptarse al ideal de conducta machista, se convierte en una persona poco deseable, consecuencia trágica de su empeño en definirse en modos que no corresponden al modelo de la masculinidad. En la novela de Puig, el machismo cumple su trayectoria.

La necia actitud donjuanesca heredada del conquistador español y fomentada en el Nuevo Mundo por la falta de sujeción en la sociedad colonial y los modos de vida libres y anárquicos del primitivo americano de las campañas, se dan cita en el período de la nacionalidad formando un tipo que perpetúa las hazañas violentas de sus antepasados. El complejo histórico de inferioridad que arraiga en los hispanoamericanos por la conciencia de ser engendros de la violación de la mujer y la raza nativa, acentúa los aspectos



En la novela La traición de Rita Hayworth, *su autor, el argentino Manuel Puig describe un poblado típico de la pampa, donde " 'el único prestigio era el de la fuerza', el machismo no se cuestionaba para nada, la sensibilidad no valía y el cine era el único medio de escapar la realidad"*

negativos de esta herencia. De una característica local y regional, el machismo se convierte en una característica nacional y en un código de vida. Si como aspira Octavio Paz, el pueblo hispanoamericano logra por fin romper las ataduras del pasado y abrirse de lleno a otro mundo de su propia creación, se mitigarán los complejos de la conquista y el machismo dejará de ser una característica nacional. En ese caso, la propia literatura dará fe de ello. □

Graciela Palau de Nemes, profesora de Literatura Hispánica en la Universidad de Maryland, EE.UU., ha dictado recientemente un curso sobre el fenómeno del machismo en la literatura hispanoamericana, tema del presente artículo.

mecánica hidráulica.

□

La presencia del ferrocarril en Cuba colonial no significaba un elemento insólito de civilización. En 1837 era Cuba una de las regiones de América latina con mayores perspectivas de progreso material e intelectual.

La Habana, especialmente, había justificado el siguiente testimonio del viajero Alejandro de Humboldt: "El trato de la gran sociedad habanera se parece por sus maneras atentas y su urbanidad al de Cádiz y al de las ciudades comerciales más ricas de Europa. Los habaneros han sido los primeros, entre los ricos habitantes de las colonias españolas, que han viajado por España, Francia e Italia".

Ya en 1825 había en la capital cubana cientos de médicos, cirujanos y boticarios, otros tantos abogados, una universidad (fundada en 1728) con cátedras de teología, jurisprudencia, medicina y matemáticas, y próxima otra de economía. Para el año en que corre el primer tren ya había en la isla cerca de 30 periódicos de diverso alcance.

La población cubana en 1836 — según el censo de ese año— registra un millón de habitantes aproximadamente, la mitad blancos y la mitad de origen africano, libres o esclavos. Bien es cierto que la enseñanza elemental andaba muy mal, pues de 200.000 habitantes menores de 15 años de edad, sólo 9.000 estaban inscritos en las contadas escuelas parroquiales o privadas, ya que públicas y obligatorias no existían.

Sin embargo, la *élite* cultivada podía ofrecer una sorprendente nómina de escritores, juristas, músicos, poetas y agrónomos, de evidente importancia para el tamaño de la colonia.

En el puerto de La Habana había siempre, por esos años, "un ejército de mástiles" —frase de un viajero admirado ante el número de barcos atracados en los muelles de la capital insular— y un movimiento de mercaderías propio de un centro azucarero y esclavista de primera importancia.

Esta prosperidad material y este desarrollo en general lo había descrito a James Madison, en fecha tan temprana como 1801, el agente consular norteamericano en La Habana, George Morton, en frases como éstas: "La riqueza e importancia de esta colonia ha aumentado durante los pocos años en que se ha abierto al comercio con los Estados Unidos en grado asombroso, con respecto de los hábitos de la industria, conocimiento del comercio, cultivos en general y comodidades de vida. . ."

□

José Martí, quien no había nacido cuando se inauguró el primer ferrocarril cubano, diría medio siglo después:

La esclavitud de los hombres es la gran pena del mundo. . .

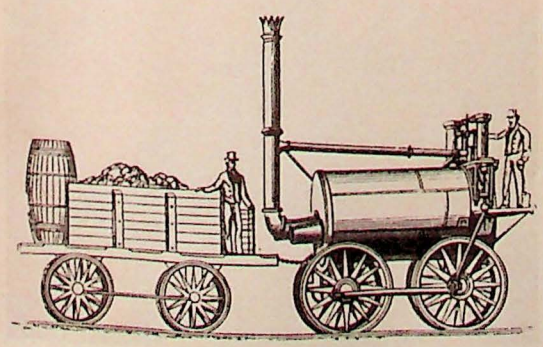
Sin embargo, hombres como don Francisco de Arango y Parreño, tal vez el padre del desarrollo material de Cuba colonial y uno de los hombres más eminentes e importantes en toda la historia del país, recomendaba en su notable obra de 1792 *Discurso sobre la agricultura de La Habana y medios de fomentarla* la importación libre e ilimitada de esclavos de África, además de otras medidas conducentes al adelanto técnico de esa rama de la economía.

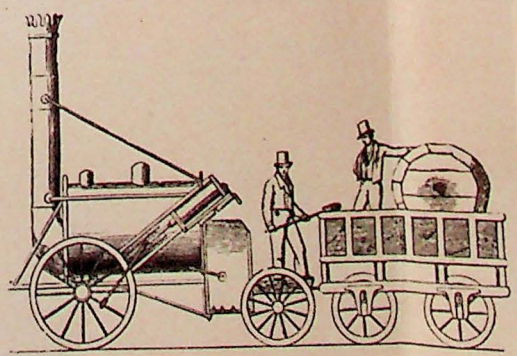
No obstante la presión ejercida por Inglaterra, que hizo firmar a España el tratado que terminaba con el comercio esclavo en 1820, la entrada de africanos continuó viento en popa con la complicidad de los gobernadores insulares.

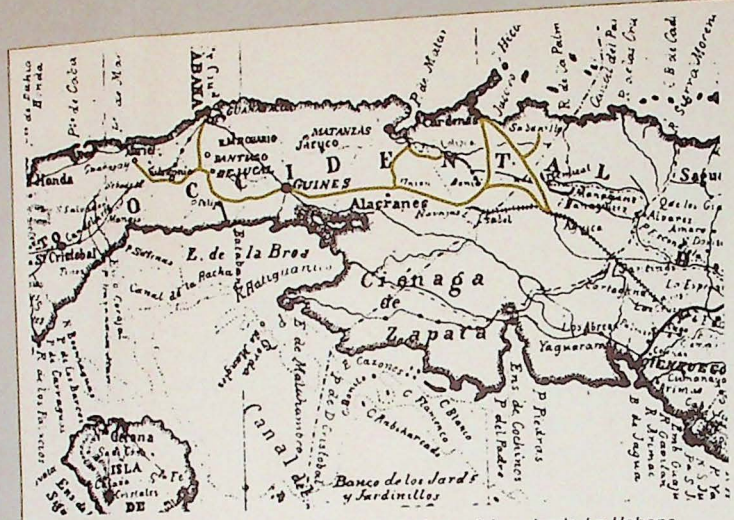
De ahí que entraran en Cuba, en los decenios de 1827 a 1847, cientos de miles de esclavos, hasta el punto de calificarse esa corriente como la "africanización de Cuba". Y paralelamente subió la importancia industrial de la isla, aumentaron los capitales y fue más rígida e implacable la opresión política.

Los negros, por su parte, aparecían como una amenaza constante a la enriquecida minoría que no podía prescindir de ellos a riesgo de perderlo todo. Las conspiraciones, los alzamientos y los conatos de rebeldía provocaron represiones sangrientas que culminaron en 1844 con un baño de sangre en

Los dos últimos diseños ya tienen base científica y están basados en el aprovechamiento del vapor como energía motriz, método ideado por Stephenson en 1815







Recorrido de la primera línea de ferrocarril de Latinoamérica, desde La Habana a la villa de Bejucal

que perecieron numerosos esclavos y negros libres.

□

Dos personajes de la época colonial cubana coincidieron en 1837 para dotar a Cuba del primer ferrocarril del mundo hispano. Fueron ellos el General don Miguel Tacón, Gobernador General de la isla, que había participado sin éxito en la guerra por conservar el dominio español en Sur América, y el Intendente Real, encargado de la Hacienda de Su Majestad en Cuba, don Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva.

Tacón y Villanueva colaboraron armónicamente en la fundación del primer ferrocarril cubano, pero la conducta individual de ambos los apartaba bastante. Mientras el Gobernador realizaba negocios lucrativos con desmedro de su cargo y aplicaba normas tiránicas a los habitantes de la isla, el Conde realizaba con noble empeño un vasto programa de mejoramiento en casi todas las ramas de la economía y el progreso técnico insulares.

Tacón gobernó pocos años (1834-1838), mientras que Villanueva ocupó su cargo por tres decenios (1821-1851) y fue el instrumento que determinó la retirada de Tacón de Cuba gracias a su poderosa influencia en Madrid.

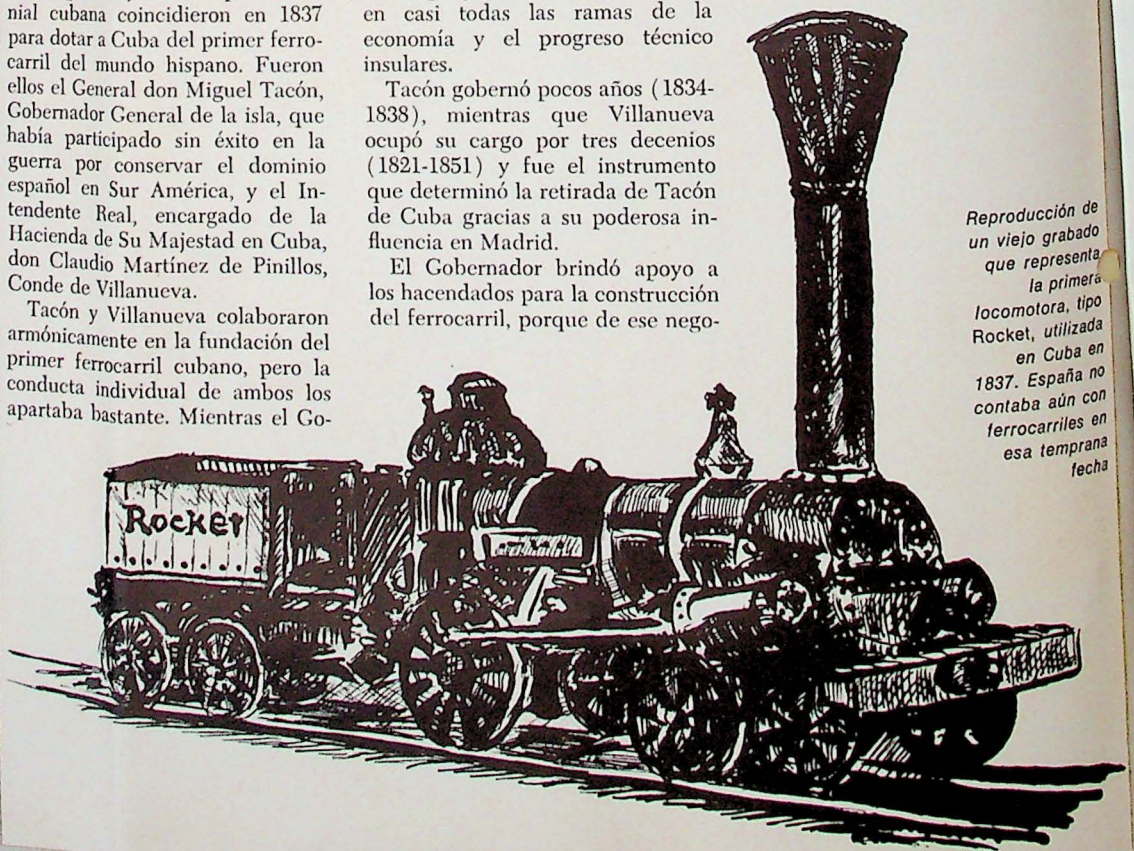
El Gobernador brindó apoyo a los hacendados para la construcción del ferrocarril, porque de ese negocio, como de tantos otros, él derivaría cuantiosas ganancias. Su participación en el comercio ilícito de esclavos le dio fama y dinero, llegando a colocarse su nombre —por lo audaz y lo inescrupuloso— en contraste con el de su continuador en el gobierno de la isla, General Espeleta. La diferencia quedó gráficamente expresada en coplas populares:

El General Tacón
vale un millón.
El General Espeleta
no vale una peseta.

Pero a los efectos prácticos y expeditivos del progreso económico e industrial de la colonia, Tacón y Villanueva dieron pleno respaldo a la idea del ferrocarril, y viabilizaron la tramitación de una empresa que, de otra suerte, habríase visto obligada a posponer su aparición algunas décadas.

□

Mientras en La Habana discutían los adinerados criollos y penin-



Reproducción de un viejo grabado que representa la primera locomotora, tipo Rocket, utilizada en Cuba en 1837. España no contaba aún con ferrocarriles en esa temprana fecha

sulares la posibilidad de nuevos medios de transporte para la industria azucarera, realizaba gestiones en España con el fin de abrir una línea ferroviaria, en la región de Andalucía, el promotor de negocios don Marcelino Calero, español de grandes contactos en la Corte y en la banca españolas.

Éste había logrado, para 1833, la concesión del tramo Jerez-Sanlúcar. Pero complicaciones de orden político y financiero estorbaron a la postre la realización del proyecto. Por lo cual buscó don Marcelino nuevos horizontes en "la siempre fiel Isla de Cuba", donde éstos aparecían entonces más lisonjeros que en la Madre Patria.

Existía en Cuba una corporación oficial denominada la Real Junta de Fomento, cuya labor en favor del progreso insular justificaría un extenso estudio. Integrada por criollos y españoles, con el fin de canalizar todo lo tendiente al mejoramiento de la colonia, fue la Junta la encargada de tramitar el proyecto del ferrocarril.

Los contactos de Calero, como chispa que animó las iniciativas coloniales, tuvieron pleno éxito. Y en un plazo relativamente corto culminaron sus gestiones con la firma, el año 1834 en Madrid, de la Real Orden que facultaba a la Junta de Fomento para construir el tramo ferroviario. Éste se limitaría a unir La Habana con la Villa de Güines, al objeto de "incrementar la riqueza pública y reducir los costos de transporte", según el texto oficial del decreto.

La segunda etapa fue alcanzada en Londres, donde el financiero Alexander Robertson facilitó a la Junta un empréstito de más de 450.000 libras esterlinas.

□

El hombre que construyó el primer ferrocarril en el mundo de habla hispana sigue hoy olvidado en las enciclopedias. Su nombre oculto y su obra ignorada. Hemos revisado buen número de libros que tratan de la historia del ferrocarril en el mundo, y no hemos visto en ninguno de ellos al destacado *pioneer* que inauguró en América latina el gran invento británico.

Alfredo Cruger o Kruger parece ser de familia alemana avecindada en la parte norte del estado de Nueva York, donde alcanzó experiencia en la construcción de canales a principios del pasado siglo.

Esta locomotora fue construida en 1832 y circuló en los Estados Unidos, en la primera linea Baltimore & Ohio RR. Al fondo se aprecia la más antigua estación que se conserva en el mundo, actualmente Museo, la Mount Clare Station, en la ciudad de Baltimore

Al convocarse a concurso la elección de un ingeniero responsable de la obra del ferrocarril cubano, Alfredo Cruger presentó sus credenciales ante el Cónsul de España en Nueva York. No sabemos qué número de aspirantes ofreció sus servicios, pero entre ellos aparece el nombre de John Sullivan, una de cuyas recomendaciones iba firmada por el expresidente norteamericano John Quincy Adams.

La Junta de Fomento, por razones que ignoramos, escogió a Cruger como jefe de la empresa, y éste a su vez seleccionó a varios ingenieros auxiliares que compartieron con él las tareas.

Bajo la dirección de Cruger, los trabajos del ferrocarril se realizaron con notable rapidez. Comenzaron en 1835 y dos años después se inauguraba el primer tramo La Habana-Bejucal. Un año más tarde (1838) se completaba la obra al arribar el tren a la estación de Güines.

Para los trabajos de zapa y de mecánica menor se comenzó utilizando la mano de obra esclava, que era abundante y barata en la isla. Todo indica que en poco tiempo hubo que alterar esta política por los daños que ellos ocasionaban a la maquinaria. En reemplazo de los esclavos se trajo gente de las Islas Canarias, y presos sacados del fuerte La Cabaña, en la capital de la isla, donde cumplían condena como guerrilleros carlistas.

Además se realizó una campaña de reclutamiento en Nueva York entre los irlandeses, a quienes se les ofrecieron ventajas que no se cumplieron. De los muchos que llegaron a Cuba, buen número acudió a los cónsules de Inglaterra y Estados Unidos en busca de recursos para regresar a Nueva York.

□

Por muchos años fue la Estación de Villanueva —como se la denominó en honor del celebrado Intendente Real de la isla— el foco de mayor movimiento de pasajeros en la capital cubana. Con el tiempo se trasladó de sitio y en su lugar se levantó la actual Estación Terminal de trenes, con su atractivo y moderno edificio. En su salón central puede admirar el público la locomotora más antigua que se conserva en Cuba, cuya inscripción dice: Patterson, New Jersey, 1842.

No fue esta máquina la primera que circuló en Cuba, pero corresponde, más o menos, al estilo de la primera, importada de Inglaterra.

La mañana del 19 de noviembre de 1837, en que partió de La Habana el primer tren hacia Bejucal, tuvo que haber sido de grata

emoción para los habaneros conscientes de aquel adelanto mecánico.

La primera parada tenía lugar en Almendares, hoy una barriada de La Habana, pero en esos años un poblado distante y "extramuros" que exigía su buena jornada a caballo o en volanta.

Un año después, al completarse el tramo hasta Güines, el tren inaugural parece haber sido objeto de grandes celebraciones. Así lo cuenta en sus memorias David Turnbull, cónsul británico que viajó en ese recorrido inicial La Habana-Güines, junto con otros extranjeros, civiles y militares, invitados al efecto.

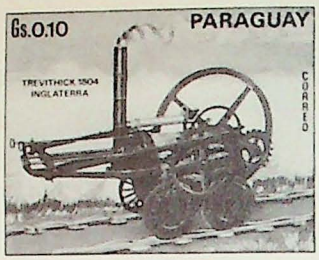
La ruta seguida por Turnbull, en 1838, era la siguiente: La Habana, Almendares, Bejucal, San Felipe, Melena y Güines. En esta última población, distrito azucarero de gran importancia, se construyó una de las mejores estaciones ferroviarias de Cuba, y en ella tuvo lugar, con ocasión del primer viaje, una lucida fiesta en la que, a juzgar por el Cónsul Turnbull, no se escatimaron gastos: "La novedad de viajar en tren —decía el Cónsul— con la perspectiva de bailar al término del viaje, era suficiente para vencer la molicie de estar sin hacer nada, el *dolce far niente* de las señoras y señoritas de La Habana. La asistencia de extranjeros fue también considerable, y yo tuve la fortuna de sentarme a la mesa de un grupo de oficiales de la marina de los Estados Unidos, que parecían compartir mis sentimientos . . ."

El Cónsul celebraba, además, la buena construcción del ferrocarril, que acreditaba al talento y al carácter del ingeniero Cruger.

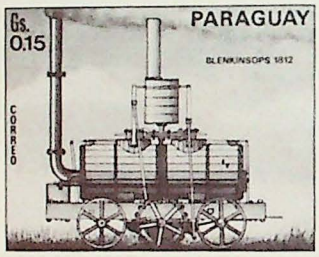
El servicio del tren cubano era de carácter público y resultó un negocio muy lucrativo. Llevaba no sólo azúcares y otras mercaderías, sino pasajeros.

Una caja de azúcar —como entonces se llamaba la unidad de 350 libras— pagaba un flete de 1,25 en moneda norteamericana de hoy, por las 45 millas del viaje. Un saco de café, de 180 a 200 libras, costaba 50 centavos de dólar.

Cada pasajero pagaba, en primera clase, seis centavos por milla. Esta tarifa subió con los años, pues en 1860 se quejaba del alto precio del pasaje la notable escritora norteamericana Julia Ward Howe, que visitó la isla.

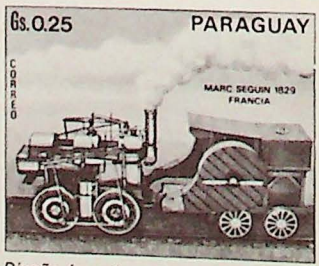


Proyecto inglés, 1804



Modelo precursor inglés, 1812

Sistema Rocket (Stephenson), 1829



Diseño francés, 1829

Modelo alemán, 1835

Con gran sentido del humor, decía la distinguida viajera lo siguiente: "Los ferrocarriles de Cuba son buenos, ¡pero a diez centavos la milla! Y sin las perspectivas de otros países, donde sólo cuesta 3 centavos la milla, y puede uno chocar con otro tren y disponer de servicio médico sin costo adicional . . ."

Para 1860 ya se había extendido el ferrocarril a varios puntos de la isla. La señora Howe dejó su comentario en el viaje que hizo a San Antonio de los Baños, situado a 20 millas al sudoeste de La Habana, en el ramal construido en 1849, cuyo término era Guanajay, en la vecina provincia de Pinar del Río.

Apenas comenzó a funcionar el primer ferrocarril La Habana-Güines, en 1838, cuando se iniciaron los trabajos para el ramal Cárdenas-Jovellanos, en la provincia de Matanzas.

Los beneficios económicos del primer tren cubano se vieron al poco tiempo de iniciado. Al transcurrir un mes de su establecimiento, las entradas brutas ascendieron a US$36.000, de cuya suma correspondían 24.000 por concepto de pasajes y 12.000 por transporte de mercaderías.

□

Con el advenimiento de la República, en 1902, Cuba dio gran impulso a los ferrocarriles.

Mientras las líneas férreas iniciadas en La Habana en 1837 llegaban sólo hasta la ciudad de Santa Clara, en el centro geográfico de la Isla, por las provincias orientales de Cuba se habían iniciado nuevas empresas ferroviarias que buscaban conectarse con las que venían de la Capital.

En junio de 1903 se completó la unión de toda la red ferroviaria insular, convirtiéndose en una sola línea férrea, la que partía de Guane, en el extremo occidental de Cuba, hasta terminar en Guantánamo, en la provincia más oriental de la isla.

La ceremonia de esa unión tuvo lugar en la finca rural "Capestany", en el Municipio de Falcón, cerca de la ciudad de Santa Clara, en un acto simbólico en que fue colocada una alcayata de oro, con la presencia de las autoridades cubanas.

Pocos días después inauguraba toda la línea Habana-Santiago, el Presidente don Tomás Estrada Palma. Con él viajaba, como huésped especial, la jovencita Alicia Roosevelt, hija del entonces Presidente de los Estados Unidos, Teodoro Roosevelt.

En 1932 la red ferroviaria cubana cubría 13.981 kilómetros de extensión, de los cuales 4.887 kilómetros estaban dedicados al servicio público, y 9.094 a empresas privadas, especialmente de la industria cañera.

En 1958 la red ferrocarrilera alcanzaba 14.164 kilómetros, posiblemente la máxima extensión a que ha llegado la red de líneas férreas en la historia de Cuba. Considerando la extensión superficial de Cuba, esa red era de un kilómetro de líneas férreas por cada 8,08 kilómetros de su área total geográfica, una proporción de las más altas en todo el mundo.

Ese propio año disponía Cuba de 565 locomotoras, 401 coches de pasajeros, 104 furgones y más de 10.000 vagones de carga.

□

En el continente americano fueron los Estados Unidos los que primero contaron con ferrocarril, a poco de iniciarse aquel sistema en Inglaterra. Aunque es generalmente aceptado que fue la locomotora construida por el norteamericano Peter Cooper la primera que arrastró un tren de pasajeros, en 1830, en el área de Baltimore, algunos señalan que por esa época se construían otras líneas férreas al sur del país, especialmente en Atlanta, en el estado de Georgia, que en pocos años se convirtió en importante centro ferroviario.

Si bien las circunstancias favorecieron a Cuba, permitiéndole contar desde 1837 con un sistema ferroviario en funcionamiento, debe recordarse que otras regiones de América latina dispusieron poco después de aquel medio de transporte.

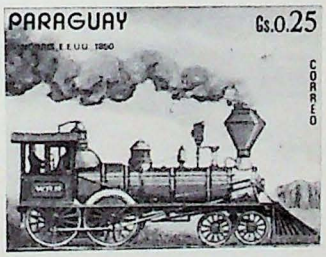
Hubo algunos países, como Costa Rica y Colombia, donde se habló de crear tal sistema de comunicación con anterioridad a Cuba.

Por ejemplo, en Costa Rica vivió algunos años el inglés Richard Trevithick, quien disputa a Stephenson la invención de la locomotora. Entre 1822 y 1827 planteó Trevithick la posibilidad de establecer una línea entre el límite de navegación del río Sarapiqui y la ciudad capital, y desde ésta hasta la región minera de Aguacate y Machuca. La propuesta no tuvo éxito, pero queda el dato curiosísimo de que pudo haber sido Costa Rica la primera que contara con ferrocarril en todo el Continente.

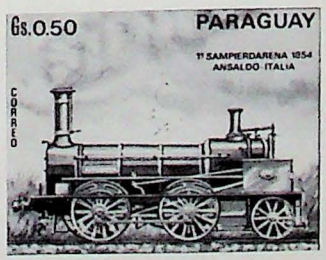
Colombia inició formalmente, en 1828, las primeras conversaciones encaminadas a levantar los planos de una vía férrea entre el comienzo de la parte navegable del río Chagres, y la ciudad de Panamá.

Primer ferrocarril suizo, 1847

Locomotora de construcción española, 1848



Modelo norteamericano, 1850



Locomotora italiana, 1854

Primer ferrocarril (modelo norteamericano) que circuló en Paraguay, 1861

PRIMEROS FERROCARRILES DE AMERICA

Estados Unidos: 1830
Baltimore

Canadá: 1836
La Prairie-St. John's

Cuba: 1837
La Habana-Bejucal

Jamaica: 1845
Kingston-Angel Station

Perú: 1851
Lima-Callao

Chile: 1852
Caldera-Copiapó

Brasil: 1853
Río-Petrópolis

Paraguay: 1854
Asunción

Colombia: 1855
Colón-Panamá

Argentina: 1857
Prov. de Buenos Aires

México: 1857
Ciudad de México-Villa Guadalupe

Uruguay: 1868

Honduras: 1870
Puerto Cortés-San Pedro Sula

Venezuela: 1873

Costa Rica: 1874
Limón-Cartago

Trinidad y Tobago: 1876
Puerto España-Arima

Nicaragua: 1881
Corinto-Chinandega

Guatemala: 1882
Champerico-Caballo Blanco

Barbados: 1882
Bridgetown-St. Andrews

República Dominicana: 1886
Sánchez-La Vega

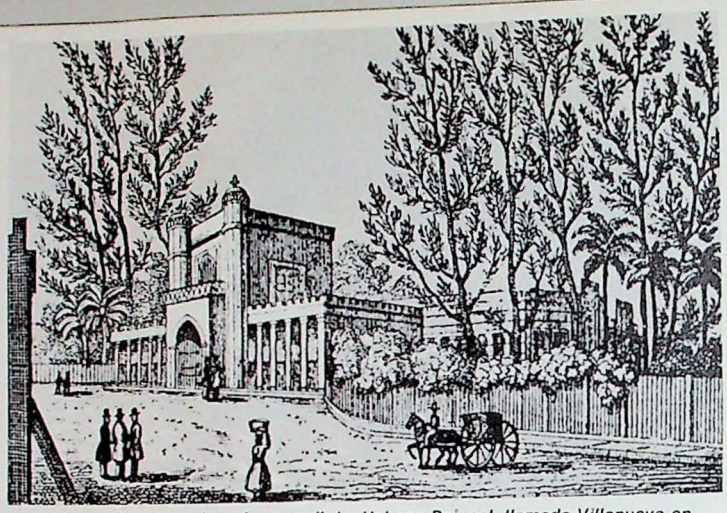
El Salvador: 1894
San Salvador-Santa Tecla

Puerto Rico: 1894

Haití: 1905
Cabo Haitiano-Lacombe

Ecuador: 1908
Guayaquil-Quito

Bolivia: 1912-13
La Paz-Arica



Estación terminal del primer ferrocarril, La Habana-Bejucal, llamada Villanueva en memoria de un progresista Intendente de Hacienda de la época

Para esa fecha el Gobierno de la Gran Colombia estableció contacto con el ingeniero J. A. Lloyd, de origen británico. El proyecto quedó cancelado por falta de recursos, y fue revitalizado en 1855 cuando el congresista norteamericano Henry Clay mostró interés en construir una línea férrea a través del istmo.

Nada se hizo hasta 1855, al inaugurarse el ferrocarril entre las ciudades de Colón y Panamá a un costo de 7 millones de dólares.

El caso de Jamaica es muy interesante, pues siendo una colonia inglesa de poca importancia, inaugura su ferrocarril en 1845, ocupando así el tercer lugar en América donde se establece el sistema ferroviario.

En el viaje inicial tomó parte el gobernador. Y como dato curioso, anotaba un periódico de Kingston que el maquinista, en su tercer recorrido, fue multado con 2 libras esterlinas por haber sobrepasado el límite de 20 millas por hora fijado por la ley.

El ferrocarril brasileño se inauguró el 5 de septiembre de 1853. Cuenta un cronista que en el viaje inaugural iban invitados los representantes diplomáticos de Inglaterra y Austria. La locomotora, fabricada en Inglaterra, llevaba un lustroso nombre de fábrica en metal dorado que rezaba así: "William Fairbairn & Son, 1853, Manchester". El recorrido, de una milla y tres cuartos, se hizo en 4 minutos. Y agrega el cronista del *Jornal do Comercio*: "Con un pitazo comparable a la fuerza de cincuenta sopranos, su ruido era capaz de ensordecer a los más cercanos oyentes".

México comenzó más o menos en la misma fecha que Cuba sus esfuerzos por construir un sistema ferroviario. Tres meses antes de inaugurarse el primer tren de La Habana a Bejucal (agosto de 1837), otorgaba el Presidente de México, Anastasio Bustamante, el permiso de rigor al contratista Francisco Arillaga, de Veracruz, para la línea Veracruz-México. El permiso fue cancelado en 1842 y transferido en 1853 por el Presidente Santa Ana a otro contratista, pero no fue sino hasta 1857, bajo la dirección de Antonio Escandón, que se inauguró el primer ferrocarril mexicano a bombo y platillo.

A esta inauguración asistieron el Presidente Ignacio Comonfort y todo su gabinete. La línea inicial corría desde Ciudad México hasta Villa Guadalupe, una breve distancia que cubrió el maquinista norteamericano Robert B. Gorsuch en veinte minutos.

El Perú reclama ser el país sudamericano que primero contó con ferrocarril, al inaugurar en 1851 la línea Lima-Callao, de 8 y medio kilómetros de distancia, durante la presidencia de Ramón Castilla.

Posteriormente se hizo famoso en el Perú el norteamericano Henry Meiggs, al llevar a cabo una de las más atrevidas obras ferroviarias en el áspero camino de Oroya, considerado por su impresionante paisaje andino y las dificultades técnicas superadas en su construcción, una nueva maravilla del mundo.

Chile debe su primer ferrocarril al ingeniero William Wheelwright, nativo de Massachusetts, quien inauguró el día de Navidad de 1852, la línea Caldera-Copiapó. Era la época del Presidente Manuel Montt, y se iniciaba una etapa de gran progreso industrial en Chile.

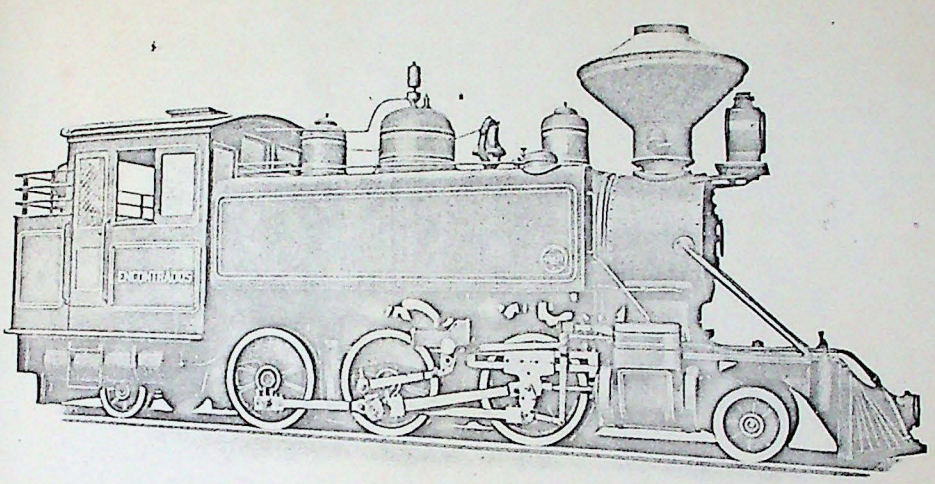
Desde Copiapó, atravesando los Andes, continuó Wheelwright años después la vía férrea hasta Rosario, en la República Argentina.

La segunda mitad del siglo XIX contempla la construcción de los demás sistemas ferroviarios en América latina.

La idea de una red ferroviaria panamericana tomó cuerpo en 1889, durante la Primera Conferencia Internacional Americana celebrada en Washington. En la Segunda Conferencia, celebrada en México en 1901-1902, se tomaron acuerdos concretos para construir un sistema ferroviario interamericano desde los Estados Unidos a la Argentina, a un costo de 17 millones de dólares.

Este proyecto, que refleja el punto culminante de la era ferroviaria en América, no llegó a cristalizar. Queda como tributo a la gran invención británica, trasladada por vez primera a nuestro Continente en 1831, en los Estados Unidos, y seis años más tarde a la vecina isla de Cuba. □

Guillermo Cabrera Leiva, de origen cubano, es un funcionario de la Comisión de Derechos Humanos de la OEA. Ganó recientemente el premio "Cervantes" para periodistas de Iberoamérica. Ha colaborado en Américas *en otras oportunidades.*



SIX-COUPLED DOUBLE ENDER SIDE TANK LOCOMOTIVE BUILT FOR "FERRO CARRIL DEL TACHIRA," VENEZUELA

TYPE	2-6-2
CLASS	10-22½D, 49
CODE WORD	OMECIRAREC

GENERAL SPECIFICATIONS

Gauge	3 ft. 3⅜ in.
Diameter of cylinders	14 in.
Stroke of piston	18 in.
Working pressure	170 lb. per sq. in.
Diameter of boiler tubes	1¾ in.
Total evaporative heating surface	606.0 sq. ft.
Grate area	11.6 sq. ft.
Driving wheels, diameter	40 in.
Wheel base, rigid	9 ft. 0 in.
Total wheel base	21 ft. 4 in.
Weight on drivers	58,400 lb.
Total weight of engine	80,200 lb.
Tank capacity	750 Imp. gal. 900 U. S. gal.
Fuel capacity Wood	128 cu. ft.
Tractive force	12,700 lb. (at 85% working pressure)

HAULING CAPACITY in tons of 2,240 pounds, exclusive of engine and tender:

	Tons
On level	1,240
" ½ per cent. grade	685
" 1 " " "	370
" 2 " " "	200
" 3 " " "	130

TIPO	2-6-2
CLASE	10-22½D, 49
CLAVE	OMECIRAREC

ESPECIFICACIONES GENERALES

Vía	1,000 m.
Diámetro de cilindros	356 m/m.
Carrera del émbolo	457 m/m.
Presión de vapor	12,0 kg. por cm.²
Diámetro de tubos de caldera	44 m/m.
Superficie total de calefacción evaporativa	56,30 m.²
Area de parrilla	1,07 m.²
Diámetro de ruedas motrices	1,016 m.
Base rígida de ruedas	2,743 m.
Base total de ruedas	6,502 m.
Peso sobre las ruedas motrices	26.490 kg.
Peso total de locomotora	36.380 kg.
Capacidad del tanque	3.405 ltr.
Capacidad del combustible Leña	3,6 m.³
Fuerza de tracción	5.760 kg. (á 85% presión de vapor)

CAPACIDAD DE ARRASTRE en toneladas métricas, exclusiva de la locomotora y ténder:

	Toneladas
A nivel	1.240
Sobre ½ por ciento de grado	685
" 1 " " " "	370
" 2 " " " "	200
" 3 " " " "	130

TYPE	2-6-2
CLASSE	10-22½D, 49
EN CODE	OMECIRAREC

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

Voie	1,000 m.
Diamètre des cylindres	356 m/m.
Course des pistons	457 m/m.
Timbre	12,0 kg. par cm.²
Diamètre des tubes de chaudière	44 m/m.
Surface totale de chauffe et d' évaporation	56,30 m.²
Surface de grille	1,07 m.²
Diamètre des roues motrices	1,016 m.
Empattement rigide	2,743 m.
Empattement total	6,502 m.
Poids sur les roues motrices	26.490 kg.
Poids total de la locomotive	36.380 kg.
Capacité du réservoir	3.405 ltr.
Capacité de combustible Bois	3,6 m.³
Force de traction	5.760 kg. (à 85% du timbre

CAPACITÉ DE CHARGEMENT en tonnes à l'exclusion de la locomotive et du tender.

	Tonnes
En palier	1.240
Sur rampe de ½ pour cent	685
" " " 1 " "	370
" " " 2 " "	200
" " " 3 " "	130

TYPO	2-6-2
CLASSE	10-22½D, 49
CODIGO	OMECIRAREC

ESPECIFICAÇÕES GERAES

Bitola	1,000 m.
Diametro dos cylindros	356 m/m.
Curso do embolo	457 m/m.
Pressão do vapor	12,0 kg. por cm.²
Diametro dos tubos da caldeira	44 m/m.
Superficie total do aquecimento evaporativo	56,30 m.²
Area das grelhas	1,07 m.²
Diametro das rodas motrizes	1,016 m.
Base rigida das rodas	2,743 m.
Base total das rodas	6,502 m.
Peso sobre as rodas motrizes	26.490 kg.
Peso total da locomotiva	36.380 kg.
Capacidade do tanque	3.405 ltr.
Capacidade de combustivel Lenha	3,6 m.³
Força de tracção	5.760 kg. (a 85% de pressão do vapor)

CAPACIDADE DE CARREGAMENTO em toneladas metricas, com esclusão locomotiva e tender:

	Toneladas
Em plano	1.240
" rampas de ½ por cento	685
" " " 1 " "	370
" " " 2 " "	200
" " " 3 " "	130

FERROCARRIL HISTORICO DE PUERTO RICO, INC.

CONDOMINIO PLAYA GRANDE 16-B.
CALLE TAFT No. 1 • SANTURCE, PUERTO RICO 00911
TEL.: 723-3784

PASEOS PINTORESCOS EN TREN: FAJARDO - PARAISO
ESTACION: CARR. FAJARDO - CEIBA NO. 195, K .4 H .2 • BO. PUEBLO SUR • FAJARDO, PUERTO RICO

20 de noviembre de 1975

Dr. Enrique Tejera Paris
Edificio Banco Hipotecario y Crédito Urbano
5 to Piso
Ave. Universidad Esq. Trapasos
Caracas, VENEZUELA

Estimado Dr. Tejera:

Es con mucha alegría que puedo informarle que si Dios quiere, estaré en Caracas para la semana comenzando el 1ro de diciembre. Quisiera entregarle los dos pitos que creo sean apropiados para La "Condor" y La "Shell".

Fué un placer haberle conocido personalmente y de haber cambiado impresiones sobre el Ferrocarril Histórico Los Teques-El Encanto. ¡Será una atracción turística de mayor importancia para Venezuela!

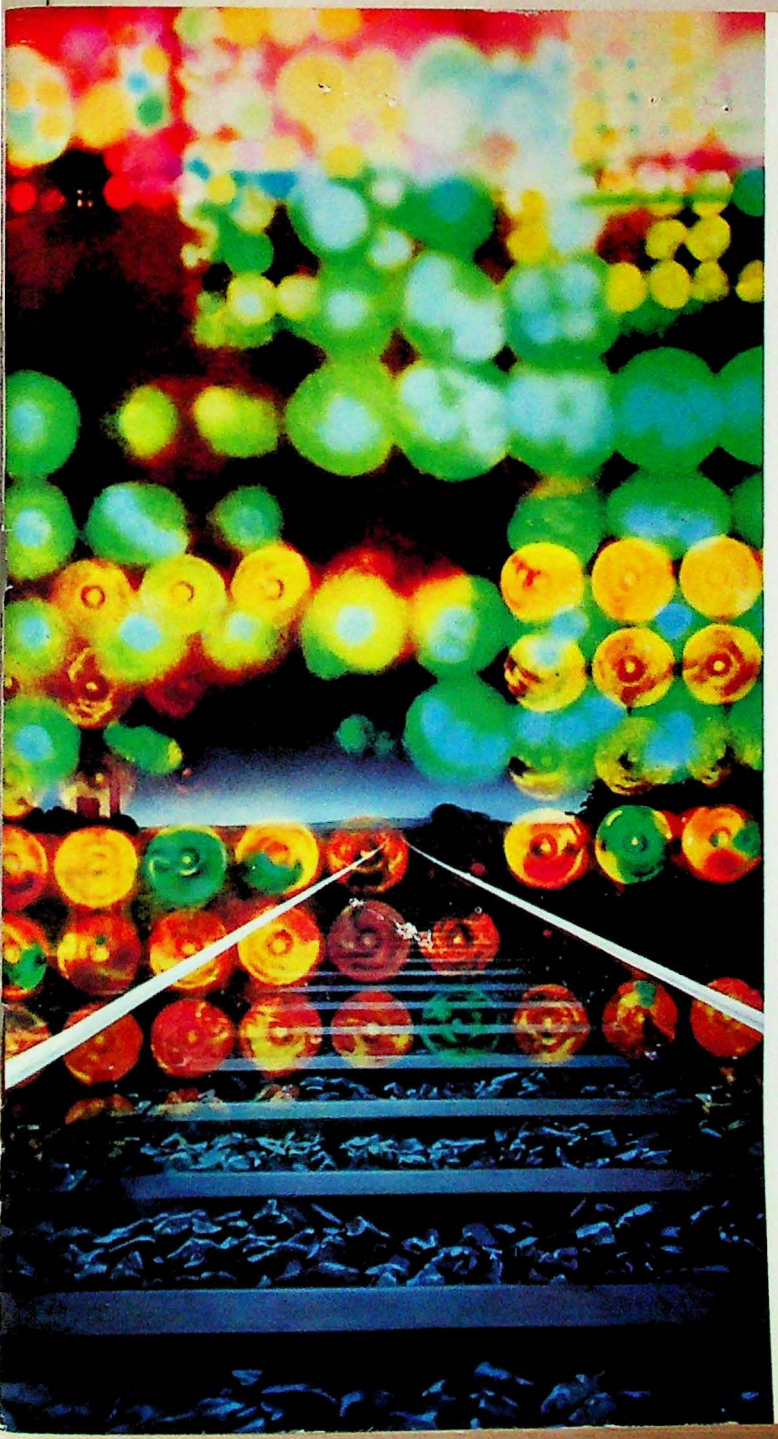
Atentamente,

Jorge J. Wirshing

PD. También tengo una hermosa campana del 1917 que se le puede adaptar a La Condor.

Con mucho gusto hago la donación.
Vale

The Trains of Europe



Time-Table

of the best trains

in Europe

valid from May 28th until
September 30th 1972

By train -
clear road
ahead

OFFERING CIRCULAR

900 Shares

Strasburg Rail Road Company

(A Pennsylvania Corporation)
Common Stock, Treasury Stock (Par Value $1.00 Per Share)
THESE SECURITIES INVOLVE SPECIAL RISKS

THESE SECURITIES ARE OFFERED PERSUANT TO AN EXEMPTION FROM REGISTRATION WITH THE UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION, THE COMMISSION DOES NOT PASS UPON THE MERITS OF ANY SECURITIES NOR DOES IT PASS UPON THE ACCURACY OR COMPLETENESS OF ANY OFFERING CIRCULAR OR OTHER SELLING LITERATURE.

There is no market for the Common Stock of the Company. The offering price was arbitrarily determined by the Company.

	Price to Public	Discounts & Commissions	Proceeds To Company (1)
Per Share	$100.00	None	$100.00
Total Offering	$90,000.00	None	$90,000.00

(1)Figures in these columns do not include cost of postage stamps, phone calls and other petty incidental expenses, which are not expected to aggregate as much as $200.00 (22 cents per share).

Nine hundred shares of common stock of the Strasburg Rail Road Company, a common carrier short line situated entirely within the Commonwealth of Pennsylvania, are being offered for sale to the public pursuant to Regulation A of the Securities and Exchange Commission of the United States at an aggregate price of $90,000.00. No underwriting discounts or commissions or any other expenses except petty costs referred to in the footnote to the table above have been incurred in this offering. No offering will be made through underwriters and no arrangements have been made for the return of funds to subscribers to this issue in the event that all of the securities being offered are not sold. All shares are being offered for cash. 410 of the total 900 shares being offered are first being offered for a period of 90 days from the date of this offering to the present stockholders on a prorata basis of 10 shares for each 100 shares now held by each, and the balance of 490 shares, together with any of the 410 shares not purchased by any of the stockholders, if any, are being offered by the issuer to certain individuals who have expressed an interest in acquiring stock of the Company over the past several years and to others whom the directors of the Company may select. Such purchases are limited to a maximum of 10 shares to each approved purchaser. For further information concerning the methods of offering, see "Methods of Offering," Page 19.

This offering involves special risks to the Investor. For information concerning these risks, see "Risk Factors to be Considered," Page 6.

The shares being offered, as well as all shares presently outstanding carry restrictions concerning resale. For further information, see "Resale Restrictions," Page 18.

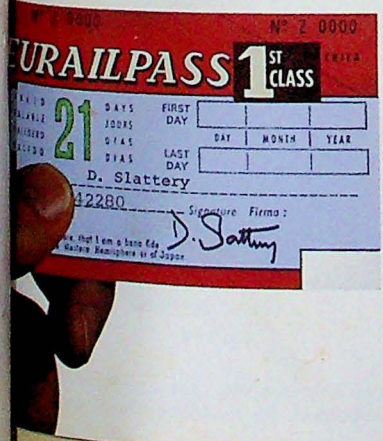
Proceeds from the sale will be used to reduce the Company's short term debt. For information concerning use of proceeds, see "Use of Proceeds," Page 9.

These shares are being offered by the Company subject to prior sale and to withdrawal or cancellation of the offer without notice, and to approval of the Board of Directors.

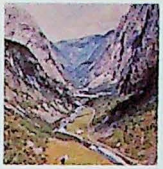
STRASBURG RAIL ROAD CO.
Box 96, Strasburg, Pa. 17579

The date of this offering is September 11, 1970.

st class train travel
convenient pass
roughout
ustria,
elgium,
enmark,
rance,
ermany,
olland,
aly,
uxembourg,
orway,
ortugal,
pain,
weden,
witzerland.
3 countries
00,000 miles
o choose from



GERMANY

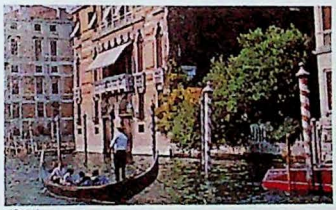

NORWAY

AUSTRIA

SPAIN

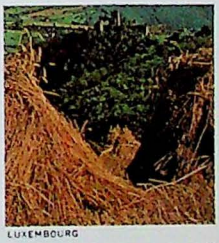
DENMARK

BELGIUM

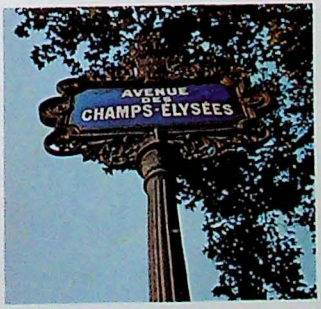

ITALY

HOLLAND

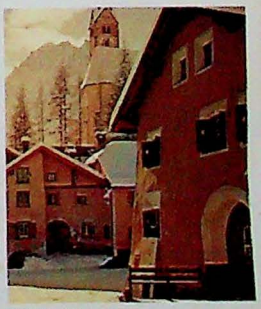
SWEDEN


LUXEMBOURG

PORTUGAL



FRANCE


SWITZERLAND

Fotografías del
Ferrocarril de
Puerto Rico.
(las trajo el Sr. Wins

4

PUERTO RICO
PARQUE FERROCARRIL
FAJARDO

PUERTO RICO

cautaclaro

La Máquina Patinaba": Un Tiempo Que no se Acaba

Si Canario viviera en este tiempo, una de sus grandes nostalgias sería el recuerdo del viejo tren de circunvalación que hacía todos los días el viaje entre San Juan y Ponce.

Canario escribió, allá para 1925, una de las plenas más populares de aquella época —"Viajando en tren"— cuyo estribillo, "la máquina patinaba", muchos recordaban melancólicamente. El viejo tren, como el trole de San Juan, fue una de las cosas que el progreso se llevó en volandas.

El tren hacía dos viajes todos los días, uno de San Juan a Ponce y el otro a la inversa. Los dos trenes se cruzaban en Aguadilla a la hora del almuerzo.

El viaje, que se iniciaba en Ponce en las primeras horas de la mañana, llegaba a Mayagüez a eso de las diez y de allí seguía por el valle poblado de espigadas cañas a veces cuajadas de guajanas, hacia Añasco, Rincón, Isabela, Aguada y Aguadilla.

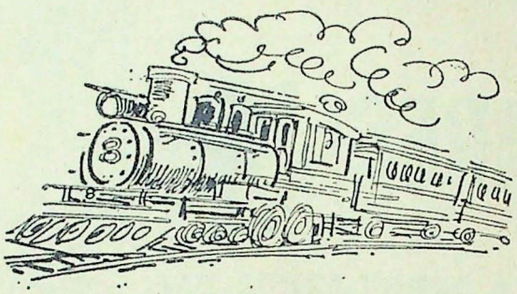
Después de Coloso, la locomotora comenzaba a repechar monte arriba, hacia Moca, arrastrando jadeantemente su carga de seis u ocho vagones (30 toneladas de madera y acero). En la estación de Isabela, grupos de muchachitos ofrecían pequeños de colores a los pasajeros. Llegar a casa con un frasco vacío de aceitunas, cuya transparente agua nadaban retozonamente los peces dorados, fué una de las grandes y sencillas alegrías del pasaje del tren.

Tras el almuerzo en Aguadilla, el tren subía montaña arriba rumbo a Quebradillas. Había que rebasar en este trecho varios túneles, que los enamorados aprovechaban para cogerse las manos y para un gran pecado de la época (darse un beso) y las madres para aquietar a los niños con el cuco de la obscuridad.

Pasado el último de los túneles, que era el más largo, aparecía ante los ojos del pasajero un deslumbrante paisaje marino, uno de los más hermosos del mundo: ¡Majataca! Un mar intensamente azul y verde que se reventaba en montones de espumas al estrellarse contra los acantilados del litoral. Allí, en la estación de Quebradillas, se hacía una de las pequeñas compras indispensables del viaje: los quesitos de hoja, a peseta el paquete que hoy se vende a 55 centavos.

Después de Quebradillas, el caballo de hierro avanzaba sin gran dificultad a lo largo del litoral norte, lanzando bocanadas de humo blanco a su paso por los desfiladeros entre los sembrados de caña. Durante la zafra, los jíbaros hacían una pausa para saludar a los viajeros con sus sombreros de paja, ciñéndose el machete al cinto y secándose el sudor con las mangas largas de sus camisas sucias. Los pasajeros correspondían a los saludos alborozadamente.

A San Juan se llegaba en las primeras horas de la noche y se hacían dos paradas: una en la estación de Martín Peña, donde ahora está el rascacielos del Banco Popular, y otra, la final, en el terminal de la compañía francesa que trajo



a la Isla la maravilla de aquellos días: la locomotora de vapor.

El tren de circunvalación marcó una hermosa época en la vida del país. Le dio a nuestra gente la oportunidad de acercarse a la exuberante naturaleza con que Dios dotó a nuestra Isla, de estrenar paisajes que nunca soñaron que pudieran existir en ninguna parte del mundo. Y, más importante aún, dio un sentido de igualdad y unidad a miles de puertorriqueños que, de otro modo, nunca se hubieran conocido.

Porque en el tren confraternizaban pobres y ricos, blancos y negros, y profesionales y obreros. En él también nacieron muchos romances que fueron catalistas de nuestra unidad colectiva.

Añorando aquellos años, un puertorriqueño de apellido Wirshing ha revivido ahora el recuerdo del viejo tren, organizando una compañía (Ferrocarril Histórico de Puerto Rico, Inc.) que ofrece en los fines de semana y días festivos seis excursiones diarias, desde Fajardo hasta las estribaciones de El Yunque. El tren de cinco vagones es arrastrado por una vieja y auténtica locomotora de vapor, la número 8, también conocida como La Luisa.

El señor Wirshing— quien a los 18 años de edad se dió el lujo de comprarse una locomotora para pasearse los domingos con su familia, mientras otros se rendían al nuevo vértigo de la carretera— dice sobre el viejo tren de pasajeros:

"¡Qué manera de viajar era aquélla! Las gentes hacían amigos, cantaban y compartían sus vituallas, mientras el tren se deslizaba por un mantel de verdes frondas. El viejo tren tuvo que cederle el paso a la carretera de hoy y con ello terminó el romance folklórico de aquella inolvidable era. No es posible que dejemos olvidar un recuerdo tan hermoso."

El tren de La Luisa sale de una estación que el señor Wirshing ha construido en Fajardo y casi de inmediato se pierde entre mares de cañas y guajanas. En los cruces de carreteras, los automovilistas se detienen, "como enantes", a intercambiar saludos con los pasajeros. Dejando atrás los cañaverales, el caballo de hierro avanza junto a un río cristalino que se despeña rumorosamente por entre grandes peñascos. Después, el paisaje se aprieta a ambos lados de la vía y aparecen los bambúes, los helechos y las plantas silvestres de hoja ancha que se columpian bajo la caricia del cefirillo.

En los cinco vagones se repite la experiencia del tren de circunvalación. Los abuelos les cuentan a los niños que llevan sobre sus faldas la historia bonita de cómo era nuestra Isla a mediados de siglo. Los enamorados se cogen las manos y dejan volar sus sueños por las ventanillas. Una jovencita le ofrece su bolsa de papas fritas a una anciana. "Tome usted, señora. Están muy buenas." Un padre le cuenta a su hijo quién era Canario. ¡La máquina patina!

En un cruce de carretera, un anciano campesino, de cara noble y tostada, detiene a los automóviles ondeando una bandera roja. Los pasajeros vuelven a saludar alborozadamente y los automovilistas les corresponden con la misma fraternal alegría. En el rostro de don Flor estalla un regocijo nuevo. Se quita el sombrero de Panamá y lo agita jubilosamente en el aire. Uno piensa: ¡Qué bueno es Puerto Rico!

Aquel domingo de diciembre en que hice el viaje de una hora con mi familia, vi a cientos de puertorriqueños reconfortándose con la misma experiencia. Entre ellos estaban Teodoro y Gloria Moscoso. Y tres generaciones de pobres, con la mancha de plátano en el rostro, la mirada limpia y el alma transparente.

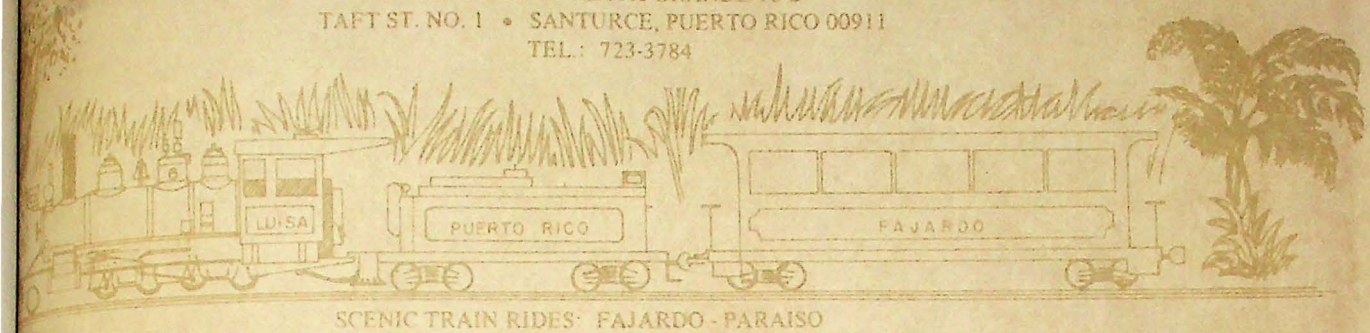
Todos volvimos, juntos, a la estación del Tren Histórico. Faltan allí los pececitos de colores y los quesitos de hoja, pero hay guarapo de caña, recién salido de los trapiches, pastelillos y empanadillas, rellenos de papa. Y una notable colección de viejas locomotoras que otrora patinaron, con su gloriosa carga de seres humanos, por alguna vía de Puerto Rico.

El señor Wirshing merece nuestra gratitud. Un pueblo que sabe recordar, sabe vivir. ¡Sin pasado no habría presente!

Cautaclaro

HISTORICAL RAILROAD OF PUERTO RICO, INC.

CONDOMINIO PLAYA GRANDE 16-B
TAFT ST. NO. 1 • SANTURCE, PUERTO RICO 00911
TEL.: 723-3784



SCENIC TRAIN RIDES: FAJARDO - PARAISO
STATION: ROAD FAJARDO - CEIBA No. 195 K 4 H 2 • PUEBLO SUR WARD • FAJARDO, PUERTO RICO

November 20, 1974

Dear Sir(s):

We are selling the following in excellent mechanical condition. The equipment is meter gauge (39.37 in.).

GLOVER 2-6-2T 1925 27 tons builder's No. 12-16-45 with brand new crown sheet, stay bolts, flues, injectors and tires.

BALDWIN 2-8-0 1927 37 tons builder's No. 60181 (outside frame) with new flues.

The price for the Glover is $70,000.00 and for the Baldwin $40,000.00. Five passenger coaches would run $6,000.00 each. This equipment would be ideal for any Museum or Amusement Park since it is in perfect running condition.

Enclosed are the most recent photos of the locomotives. If you are further interested, please write and we will be glad to provide the additional information. Thank you.

Sincerely yours,

Jorge J. Wirshing
President

By Rail in Mexico: Chihuahua to the Sea

By DIANA HUNT

A SLEEK silver-domed observation car, which opened up vistas for travelers on the Missouri Pacific Railroad between St. Louis and Denver a generation ago, is now doing the same for tourists in Mexico's Sierra Madre Mountains. The car is running on the tracks of the Ferrocarril Chihuahua al Pacifico, a railroad that is a marvel of engineering skill and passes through some of the most awesome scenery in the world.

It's a tricky business trying to get on the train with the domed car. I thought I had it all figured out, despite the language barrier and confusion over time zones. But when I arrived, ticket in hand, I discovered that my "train" consisted of nothing but one self-propelled Fiat diesel car. There was little I could do about it as it pulled out of the station, so I relaxed and determined to enjoy my trip.

The idea for the railroad took shape in 1871, when a Mexican businessman envisioned a line across the mountains and canyons of the Sierra Madre as a short cut to the Pacific from the grain belt of the American Midwest. Actual work began several decades later. When the line got to the murderous 8,000 foot peaks and deep canyons, or *barrancas* as they are called, it could go no farther. It wasn't until 1952 that the Mexican Government revived the project. In 1961—21 miles of tunnels, 38 bridges and $59-million later—the 400-mile-long Ferrocarril Chihuahua al Pacifico was finally opened.

Indian Country

The tracks cut through the inhospitable land of the primitive Tarahumara Indians, a seminomadic people who live in caves throughout the barrancas. Most of the railroad was built with Tarahumara labor. A few entrepreneurs have built up a small tourist industry by taking camera-draped sightseers to visit the caves of these gentle people.

The Ferrocarril Chihuahua al Pacifico starts at Ojinaga, a dusty, uninteresting border town across from dusty, uninteresting Presidio, Tex. The flat desert run to Chihuahua, the railroad's headquarters, is mercifully quick (although the sunset can be spectacular). The train's true grit is tested on the stretch from Chihuahua at 4,400 feet to the sea-level town of Los Mochis on the Gulf of California. Between are 8,500-foot peaks, canyons deeper than Grand Canyon, thundering waterfalls and parched, lunar landscapes.

I had come to Los Mochis to board the train and head east to Chihuahua. Los Mochis, a modern coastal town, is surprisingly clean, considering a sugar factory that spews black soot all day into the swirling wind. Swinging Mazatlán is only a few hours south, and there is excellent fishing out of nearby Topolobampo.

The best hotel in Los Mochis is the Santa Anita, and the attractive lobby swarms with gray-haired Americans. (Single rooms go for $10, doubles for $12, but the Hotel Beltran, just down the street, is perfectly adequate at half the price.) The Santa Anita is sales agent for the train tickets and package tours. These tours include not only the train ride but a night's accommodation at the Yacht Hotel in Topolobampo and an overnight stay at the Copper Canyon Lodge near Creel, in the heart of the mountains.

According to the agent at the Santa Anita, the Chihuahua al Pacifico's speedy Fiat diesel train I had heard so much about was not running the next day, but the domed observatory car train was. He specified a 7:20 A.M. departure, an hour earlier than listed on the timetable, and wearily explained that all train schedules use Central Standard (Mexico City) time, The fact that Los Mochis is on Pacific time apparently is not taken into account. You just have to know, I guess. Or ask a lot of questions.

Noisy Nights

A free bus leaves each morning at 6:15 from the Santa Anita Hotel to the train station. Unless you wear a hearing aid and turn it off, you'll be awake in plenty of time. The Los Mochis Maintenance Department goes into full swing after midnight.

At the train station I bought a one-way "general fare" ticket for $9.40. Assigned reclining seats cost $10.50 ($11.50 through an agent). I figured I could find my own nonassigned, nonreclining seat. I climbed on board and the train immediately pulled out, 20 minutes ahead of schedule and without waiting for the bulk of the tourists, most of whom were still on the platform. I suddenly realized the difference between first- and second-class tickets. First-class assigned seats were on the luxury domed observation car. Second-class was, in fact, a single-car Fiat diesel, which I had been told wasn't running. It obviously was.

When I regained my composure, I looked around. The car was filled with a marvelous array of Mexican workers, Indians, teen-agers, crusty old men and harassed-looking women, each with five kids tugging at their skirts. There was even a weathered, pistol-toting cowboy who, I was told, had been a general during the Mexican Revolution. The car made a special stop at his hacienda where he disembarked into the middle of nowhere. Only a few of us went the entire 400 miles to Chihuahua—most of the passengers lived or worked in the mountains. I was delighted to discover pioneers still exist.

The train was clean (at least at the start of the journey) with plastic seats and big picture windows (dirty) that could be rolled down for picture-taking. The engineer's cabin and the galley were up front, with the rest rooms in the rear. At regular intervals, the waiter came through the car dispensing sandwiches and cold drinks.

At first the car rolled quietly through the fertile farmlands of the flat west coast. The tracks are electrically welded—no joints, no bolts and no clackety-clack. Bright orange patches of marigold fields broke up the acres of wheat, sugarcane and cotton. Then we slowly began to climb and the hills became drier and browner with every mile. Tall cactus and a few scrawny trees dotted the landscape. We soon came to the first and longest of 73 tunnels. It bored through the mountain for nearly a mile. No sooner were we out of that than we crossed a thin thread of a bridge suspended high above a canyon. Occasionally we passed entire communities set up at trackside in abandoned railroad cars decked with flowers.

The epitome of the railroad's incredible technology is *el Lazo*, a set of three lariat-like curves that bend back on themselves, going from the bottom of Santa Barbara Canyon to a height of nearly 8,000 feet. By the time we were out of the third tunnel I was so disoriented I was sure we were heading back to Los Mochis.

One of the most photographed spots is Pitorreal Monument. The engineer told me to have my camera ready miles before we got there. As we came near, he slowed down especially for me to photograph a large, phallic rock by the side of the tracks. He proudly said it was very Mexican.

Brinkmanship

The highlight of the trip was a 20-minute stop at Divisadero, a lookout on the brink of the Urique Canyon. Only a thin railing separated solid ground from the unseen depths below. There are six major canyons in Tarahumara country, all deeper but narrower than the Grand Canyon. From Divisadero you can see three—Barranca del Cobre, Barranca de Urique and Barranca de Tararecua. Clouds usually hang over the mountains but a few rays of sun spotlight green and blue patches against the red cliffs. The barrancas are vast and deep and mostly impenetrable. I felt silence envelope me; only a slight breeze rustled the pine trees Even the Tarahumara women selling souvenirs made no sound.

The train whistle was a jolt back to reality. Some passengers planned to stay at the new Hotel Cabañas, nestled in an unlikely spot between the railroad tracks and the canyon but commanding a spectacular view of the barrancas from every room. With peak after peak stretching into the distance, it is not a place for acrophobics. Jeep "safaris" go into the semi-tropical canyon floors, there are campouts on the sand beaches of the Urique River, fishing expeditions and cave exploring.

High Point

After Divisadero we continued to climb. Although the steepest part of the trip was behind us—7,000 feet in 122 miles—Los Ojitos, the highest point at 8,071 feet, lay ahead. Small trees pushed their way out of the ground and the grotesque, twisted trunks of sage mingled with the pinons. I asked the conductor, if he noticed an increase in tourists in his seven years on the job.

"Oh, yes, there has been a definite increase. People from all over the world ride this train. Two years ago the company bought the dome car to take care of additional demand. You see, the dome car train runs three times a week and has a diner and five or six cars.

Another train, the Pullman from Ojinaga, with sleepers and flat cars for automobiles, is even longer, and like the Fiat diesel it runs twice a week. The bigger trains are slower, make only 10 stops and take 14 to 16 hours to go between Los Mochis and Chihuahua. The self-propelled diesel makes about 30 stops but takes only 12 hours. The car that we're on is a second-class, single-car diesel and not designed for tourists as much as for local workers." At last the mystery of the trains was solved.

"Although we always leave on time, we don't always arrive on time," the conductor said. "During the rainy season especially, boulders often fall on the tracks and we have to get out and roll them off. But cows and goats usually get out of the way."

At least on our trip, they did.

Creel, an old mining town, is a major stop in the heart of Tarahumara country. Indians lined the station platform or stopped their work in the corn fields to watch us in silence. From Creel we rolled along high, flat country at 7,500 feet. There was little topsoil. Huge boulders were strewn everywhere and weird rock formations rose to the sky. By now the little car had taken on the atmosphere of a tavern.

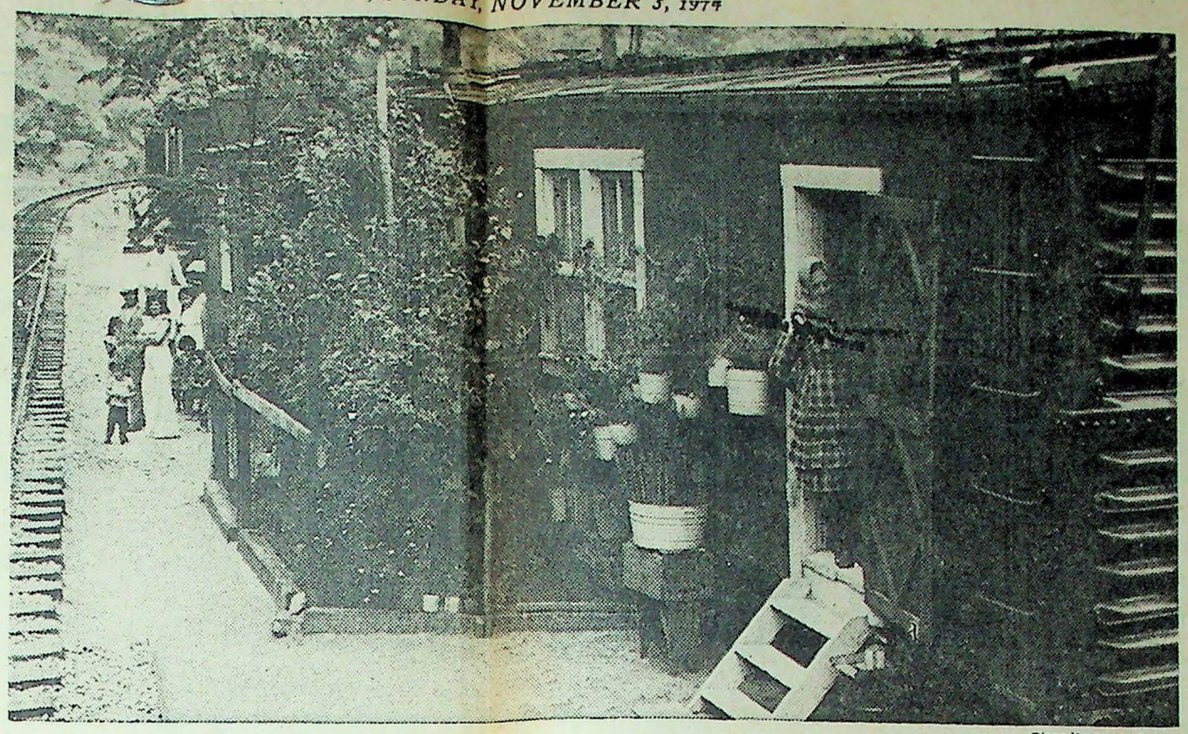
Soon we started downhill. The country became greener and able to support large herds of cattle and horses. Apple orchards were a common sight. In the distance the dark Sierras brooded over the land.

In the early evening we passed dusty frontier towns and I imagined Pancho Villa and his men trotting past the brown adobe buildings. Pancho Villa did, in fact, make his presence felt in this country. He led his troops through the Sierra Madre all the way to Texas and made life miserable for more than one business tycoon. He was assassinated in 1923 while driving through Parral. His widow still lives in Chihuahua and escorts tourists around their 50-room mansion and shows them Pancho's bullet-riddled Dodge.

The last few hours of the trip were spent in darkness, and it was with much joy that I saw Chihuahua's city lights. Compared to the *pueblocitos* we had passed through, it seemed a bustling metropolis. It had been a fascinating but a long ride.

Chihuahua is a delightful town and worth a few days of exploration. The Victoria Hotel is delightful, too, designed in superb Mexican style, with swimming pool and garden. Single rooms go for $10, doubles for $12. For those who want to spend less, doubles are about $7 at the Avenida.

Over my bowl of *sopa con pollo* that night I felt as if, during the last 12 hours or so, I had been through another world. And indeed I had.



Diana Hunt from Gamma

A community in abandoned rail cars on the route of the Chihuahua train.

If You Go . . .

. . . to Mexico, the best time of year to take the *Ferrocarril Chihuahua al Pacifico* is after the rains of June and July. The countryside is at its greenest. Other times of year it is sunny but brown and dry. White Christmases are not unknown. Fom the border, you can drive or take the Mexican National Railways from El Paso/Juarez to Chihuahua, a trip of four to five hours. Aeronaves de Mexico leaves Juarez daily at 11:30 A.M., arriving in Chihuahua 40 minutes later.

From Presidio/Ojinaga the Ferrocarril Chihuahua al Pacifico Pullman leaves Tuesdays and Fridays at 4 P.M., arriving in Chihuahua about 9 that night and in Los Mochis about 2 o'clock the next afternoon. On the Pullman train you can take your car if you plan to continue your journey by road. Freight cars are attached and shipment charges one way, Ojinaga-Los Mochis, are $66 for standard cars, half rate for compacts.

The schedule from Chihuahua to Los Mochis is as follows: on Mondays, Thursdays and Saturdays the dome car train pulls out at 8:20 A.M. On Tuesdays and Fridays the Fiat diesel leaves at 8 A.M. The Pullman train leaves Chihuahua every Tuesday and Friday at 9:50 P.M.

The other way around, the Ferrocarril al Pacifico has a run from Nogales each day for Los Mochis. Connections leave daily for Chihuahua. The dome car leaves at 7:20 A.M. every Sunday, Tuesday and Friday. The Pullman leaves at 7 A.M. Mondays and Thursdays. Wednesdays and Saturdays it's the Fiat diesel at 7 A.M.

From both Los Mochis and Chihuahua there are excellent roads and rail or air connections to all parts of Mexico.

DIANA HUNT is a freelance writer and photographer who lives in New York City.

The Trolley Car, Doomed by Auto, Makes Comeback

By ROBERT LINDSEY
Special to The New York Times

PORTLAND, Ore.—Clang, clang, ding-ding bell and all, the trolley car has begun to make a comeback in American cities.

Urban planners here and in other cities across the country, searching for ways to decongest streets and improve public transportation, this year have rediscovered the trolley, which was an innovation in mass transportation more than 80 years ago.

Portland transit officials recently took options on a fleet of 15 trolley cars and are negotiating to acquire rights-of-way for restoring service on a 13-mile route where, appropriately, the nation's first interurban trolleys began running in 1893.

Their decision reflects a national revival of interest in a mode of transportation whose ubiquitous tracks and "streetcars" gave mobility to millions of Americans, but was doomed by the automobile decades ago except in a handful of cities.

On Friday in Philadelphia, the Boeing Company is scheduled to roll out the first new trolley car built in this country since 1952, and the first of a new design since 1936.

Dayton Plans System

Officials in Dayton, Ohio, recently decided to build a 12-mile, $29.5-million trolley line if it can obtain a Federal grant to do so. And in other medium-sized cities from Austin, Tex., to Rochester, transit planners have begun to think seriously about laying down track for new trolley systems.

The impetus for disinterring a form of transporting people that in this country had largely been discarded comes essentially from two factors: Efforts by cities to provide a quality of mass transportation superior to the bus but cheaper than subway and high-speed rapid transit lines; and uneasiness about modern transit innovations because of the well-publicized technical problems in San Francisco's two-year-old Bay Area Rapid Transit (BART) system, and other recent transit innovations.

"We're trying to say that you don't have to go Buck Rogers or buy buses to provide good, reliable, attractive transportation," said Thomas Norwalk, co-chairman of the citizens' group that guided Dayton's decision to develop a trolley system.

"The kind of thing we're looking for," said Clark Blake, a planner for Portland's Tri-Met Metropolitan Transportation District, "is the reliability established in more than 70 years of solid experience in this country and Europe. "They [Trolley Systems] work and have proved it."

Transit officials here have taken options on 15 second-hand cars from the Toronto transit system and are negotiating to acquire rights to run them 13 miles south to Oregon City on lightly used railroad tracks. And they are studying the feasibility of establishing trolley service on six other routes.

But they do not yet have money for the project, which has delayed a final go-ahead. They hope this fall to obtain part of $110-million in Federal interstate highway funds now earmarked for a controversial freeway in the city. Under Federal law, a state can divert such highway funds to transit projects.

During their heyday from the turn of the century through the mid-nineteen-twenties, streetcars and interurbans provided mobility for several generations of autoless Americans. More than 44,000 miles of track stretched over the country and through scores of cities.

Victims of the automobile, most trolley lines folded during the nineteen-thirties and forties. Service ended here in 1958. But trolley cars still run in a few American cities —Philadelphia, Boston, San Francisco, Newark, Pittsburgh, New Orleans, Shaker Heights, Ohio, and El Paso, Tex.

230 Cars Ordered

Boston and San Francisco have ordered a total of 230 of the new Boeing cars.

Around the country, many cities like Dayton and Portland are looking for ways to improve public transportation. A national momentum to upgrade urban transportation is rooted largely in the availability of increased Federal transit aid since 1970, growing smog and traffic problems in many places, and a new concern about public transit engendered by last winter's gasoline shortage.

Until recently, cities looking to upgrade transit have generally considered three alternatives: improving bus service by such steps as establishing fast suburb-to-city express service on reserved freeway lanes; building high-speed electric subway and elevated lines like BART, or installing so-called "people movers," automated 5-to-15-passenger capsules operating on elevated tracks or roadways.

Transit experts agree that buses are the cheapest way initially to upgrade service, but they suffer a plebian public image that some commuters shun. People movers and computerized transit systems appeal to commuters, but are expensive and frequently are hounded by serious technical problems.

Proponents of trolley systems—often called "light rail vehicles" nowadays—maintain there is a fourth alternative—that trolleys can offer some of the passenger appeal of modern rapid transit service at a lower cost in medium-sized cities.

The Federal Urban Mass Transportation Administration, an arm of the Transportation Department that gives cities more than $1-billion annually for transit projects, recently has begun to encourage some cities that want billion-dollar-plus computerized rail systems like San Francisco's to explore light rail systems as a compromise.

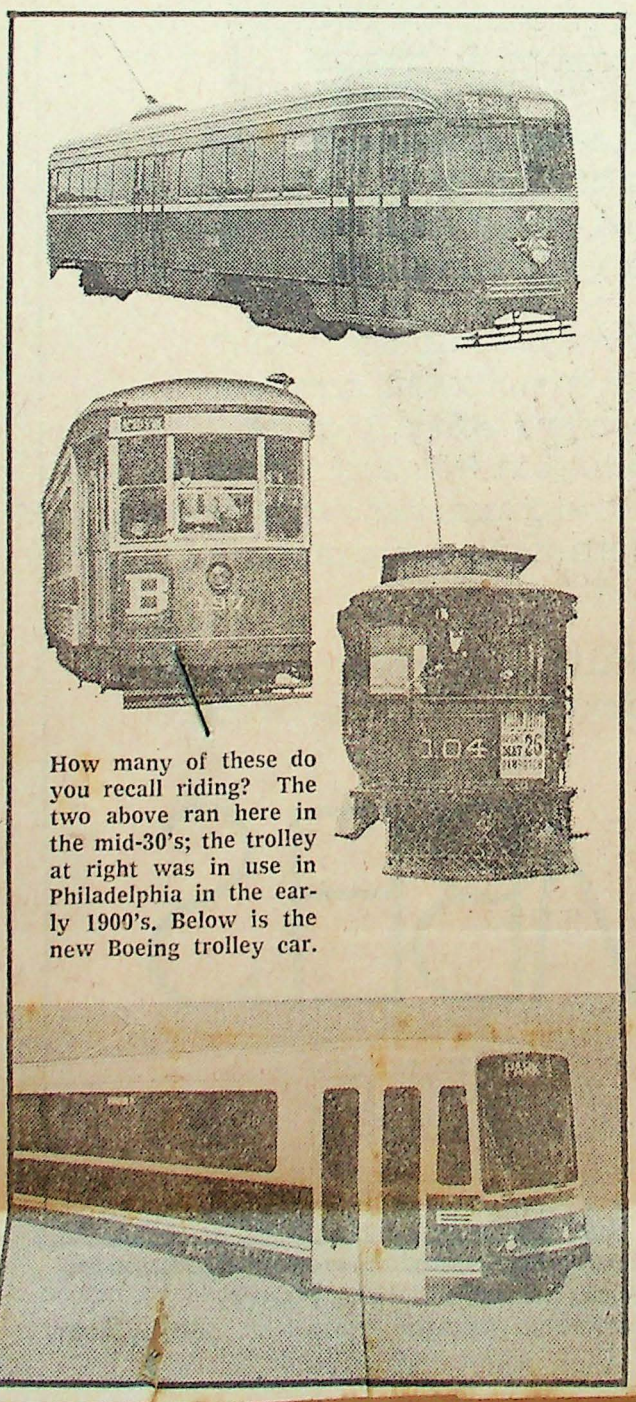
Construction Cheaper

New trolley cars cost about the same as high-speed rail cars . . such as those used in San Francisco—$400,000 to $500,000 apiece.

The potential savings, according to Joseph Silien, who directs rail research for the mass transit agency, is in reduced construction costs, especially the elimination of the expensive tunneling and elevated structure construction required for conventional rapid transit lines.

In some cases, Mr. Silien said, modern light rail cars will operate like city streetcars of old, possibly using electronic devices to control traffic signals at intersections. But he said it was likely that cities could find corridors on which to run trolleys separated from the street, such as on abandoned railroad tracks.

Trolley advocates here and elsewhere estimate that trolley lines in many cities can be built for about $3-million a mile, compared with $10-million to $40-million a mile for subway-elevated lines. Federal experts say the cost-differential will vary from city to city, and are attempting to refine their own estimates.



How many of these do you recall riding? The two above ran here in the mid-30's; the trolley at right was in use in Philadelphia in the early 1900's. Below is the new Boeing trolley car.

F.D.R., Truman, Eisenhower, Kennedy, L.B.J. and—George Pins?

By KARL R. ZIMMERMANN

FEELING smug and aristocratic, I stood on the open observation platform of the private railroad car Pennsylvania 120, a car that at one time or another had carried presidents Roosevelt, Truman, Eisenhower, Kennedy and Johnson and had borne the body of Robert F. Kennedy following his assassination. A Scotch on the rocks was in my hand, and in the gathering dusk the train to which the car was now coupled, the first section of the Southern Crescent, stretched ahead on Track 24 at Union Station in Washington, D.C. We were minutes away from a 7:20 P.M. departure for New Orleans. The dozen stainless-steel coaches and Pullmans of the Southern Crescent were laden with Mardi Gras crowds; in the diner of our private car thick steaks were being charcoal broiled for passengers who had drifted in from the lounge.

In contrast to the modern stainless steel of the regular Southern Crescent cars, ours — the last in the train — was regally decked out in traditional Tuscan red, its name spelled out on its sides in gilt. From the railing of the observation platform hung an illuminated tail-sign: Across a sliver of moon in a field of stars was lettered "Crescent Limited" — the name of the Southern Railway's premier train from 1925 to 1934 and the earliest direct ancestor of today's Southern Crescent. It had been obtained from its owner, a railroad buff, especially for the trip.

Marker Lamps

Attached to the roof were a pair of kerosene marker lamps, twinkling red and green. ("By God," a Southern Railway conductor was to say the following day, "I haven't seen a set of markers in years.") On the adjacent track, the second section of the Southern Crescent awaited the arrival of through cars from New York. Everything was *comme il faut*, as in the great gone days when railroads ruled the world of transportation.

That I, no nabob and not a president of anything, was a passenger on a private railroad car had come about through a laudable circumstance. In order to show how truly fine travel by train can be, the owner of Pennsylvania 120, George Pins, a 34-year-old New York City lawyer, had opened his car to the public for a week-long Washington-to-New Orleans package billed as the Mardi Gras Flyer. Operated in conjunction with No. 120 on the excursion was Clover Colony, a classic heavyweight Pullman built in 1920 and now owned by two friends of Pins.

Fares, which ranged from $400 for an upper berth in Clover Colony to $750 for a single room with private shower in No. 120, included use of the cars as hotel accommodations in New Orleans, plus some meals. Similar excursions in which the public may participate are planned, including an eight-day trip from New York to the Gaspé Peninsula departing Aug. 17, a one-day fall foliage trip in October and an excursion to the Quebec Winter Carnival in February.

Throughout the golden age of railroading, the private car had been *the* way to go, the ultimate in posh for tycoons and princes. In the later 1800's millionaires and railroad magnates rode in unabashed opulence, surrounded by carved wood, cut glass, tasseled velvet and polished brass. Early car builders vied to create the coneyance grandest in elegance and luxury.

As the years went by, décor became more restrained, though dignity and class remained. In an age more scrupulous about corporate abuses, a clear distinction developed between the car of truly private ownership and the business or office car that a railroad made available to its excutives, a nicety that early railroad tycoons had regarded as irrelevant. Through the middle years of the 20th century the private car declined with the railroad industry generally until, by the nineteen-seventies, it was as dead as the stagecoach.

Well, almost as dead. Actually, Pennsylvania 120 is very much alive and rolling. Pins — among the very few to realize a dream held by many — purchased No. 120 from the Penn Central in August, 1971, paying in the vicinity of $50,000. ("Some kids want a pony," Pins says, "I wanted a private car.") The car, built in 1928, had for years carried Pennsylvania Railroad presidents—and on occasion United States Presidents, too.

"The worst thing you can do to a railroad car is to not run it." This is Pins's credo, and he certainly lives by it. When not hard at work at commercial credit law in his office in the Empire State Building, he is out proselytizing for luxury train travel, by both argument and example. In Pennsylvania 120 George and his wife Anita (who was once an airline stewardess but now, like her husband, eschews planes) have roamed as far afield as Vancouver, British Columbia. Each year Pins hooks his car to an Army-Navy football special to Philadelphia, largely because this is a Pennsylvania Railroad tradition. (In 1961 John F. Kennedy rode No. 120 to the game, which was played in the stadium that now bears his name. And in 1968 the body of his brother was carried in the car from New York to Washington.)

Early this year Pins took the car to Quebec City for the 1974 Winter Carnival. A week later, on Feb. 23, No. 120 —resplendent in its original Pennsylvania Railroad livery — was ready to leave Washington for New Orleans.

Envious Passengers

From my prestigious perch I watched a bright headlight down the track resolve itself into the Southern Crescent's connection from New York, which had among its passengers some members of our party. As the coaches clumped by the group on our observation platform before coming to a stop in the station, faces stared out the windows, envy written on them. I waved, pretty pleased with myself. Fellow passenger Steve Ward put my thoughts into words. "How many times," he asked with a grin, "have we been in their shoes?"

Steve, like most in our party, is a rail buff. He is a trustee of the Empire State Railroad Museum and weekend fireman on the steam locomotives of the Connecticut Valley Railroad, an excursion line that the museum helps operate. Other passengers included Mel Ost, president of the Railroad Enthusiasts, New York Division, and Tony Citro, a Wayne, N.J., restaurateur who is a private car owner himself; the ex-Pennsy parlor car Queen Mary is a banquet room at his restaurant. The first ticket sold went to Rogers Whitaker, a New Yorker editor who has certainly logged a great many rail miles. Also on board were Rudy Morgenfruh and Larry Haines, co-owners of Clover Colony.

With a gentle lurch we were on our way from Washington, accelerating through the umbrella sheds of the station beneath which Redcaps, railroad officials and visitors stood gawking and waving. Then we plunged into the tunnel under Capitol Hill, and soon we were crossing the Potomac and enjoying a panoramic view of national shrines brilliantly floodlit.

Tempo Increases

Once in Virginia we began to roll in earnest. Fifteen cars ahead, the engineer in the streamlined apple-green diesel locomotive notched out his throttle, and the tempo of the clickety-clack increased. From inside, Pins snapped on No. 120's track lights, illuminating the blur of roadbed over which we had just traveled. Dust and brake-shoe smoke swirled past; wind, sound and speed all crescendoed.

Still on the open platform and feeling as if I were holding a tiger by the tail, I remembered an excerpt from the informative notes Pins had mimeographed for the trip: "It is dirty and very, very dangerous to sit or stand on the platform when the train is moving. It is also thrilling. Take advantage of it if you wish, but please be careful and hold on at all times. This is no 20-mile-an-hour steam excursion. She really rocks at 80."

Seeking temporary refuge, I flung open the door and lurched into the solarium lounge portion of the car, where, comfortably ensconced in cushioned easy chairs, passengers sipped cocktails and talked about trains. The room—paneled, like the rest of the car, in a rare light-colored Mexican hardwood — has a telephone and a stereo receiver (for those desiring modern conveniences). For those wanting nostalgia, there are bottom-weighted ashtrays-cum-highball holders like those once found in all railroad club cars.

In front of the lounge are four lavish staterooms, two of which have private showers. Next is the dining room, with a table that seats eight. Food is cooked in a compact galley and served from the adjacent pantry. The men who do the preparation and presentation are old pros, polished yet warm and personable. They are now retired from full-time railroading, but, having been with the car for years, they work for Pins whenever a trip is scheduled.

Tony Rudd, the chef, started with the Pennsylvania Railroad in 1928 on the Orange Blossom Special. He has worked on every Pennsy train of consequence and cooked for Presidents Roosevelt, Truman, Eisenhower and Johnson. Seymour Scott is the steward. He spent 43 years on the Pennsy and, like Rudd, worked all the major trains.

When I settled into my place at the second sitting in the dining room, I experienced first-hand the expertise of these men. Dinner was served as one expects it to be on rails — with white linen and heavy flatware, all authentic railroad stock, exclusively Pennsylvania. Chinaware bore either that line's Mountain Laurel pattern or an earlier design featuring the PRR keystone logo.

Later George Pins twanged in a hillbilly falsetto, "It's a mighty rough road from Lynchburg to Danville/With the line on a three mile grade."

It was just after 11 P.M. and the Southern Crescent was easing out of Lynchburg, Va., bound for Danville over rails made famous in balladry as the site of Old 97's disastrous wreck. We were sitting in the lounge, with lights dimmed to reduce reflection on the broad rear windows. Mounted like a clock on the rear wall was an illuminated speedometer. The needle swung upward rapidly, reinforcing the sensation of speed. The rumble and the roar. Euphoria.

Why had Pins made this experience available to the public? The Southern Railway charged a rate equivalent to 18 first-class fares for handling each of the two cars, a total of $6,840. The parking rate at New Orleans Union Passenger Terminal for Mardi Gras week was $100 a day, which added $1,000. The scotch was flowing, the dinner good, and the crew had to be paid. Quick calculation—multiplying the 15 or so passengers by the average fare of approximately $500 — indicated that the motive couldn't primarily be profit. I asked Pins.

"Love, I guess you could safely say," he replied. As I thought it over, I realized that I needn't have asked. No one maintains a private railroad car in running order in 1974 unless he loves it; the commitment demanded in funds and energy puts a yacht owner in the rowboat class. Pins said that, though he lives in New York City, he keeps Pennsylvania 120 in the coach yard adjacent to the 30th Street Station in Philadelphia. There the car gets excellent care — for $300 a month storage, maintenance extra.

Amtrak, which operates almost all the passenger trains in the United States (the Southern Crescent is the most notable exception), charges $1 a mile to handle the car. Repairs are costly: $100 to replace a window, $2,000 for an axle and two wheels, $6,400 for a set of batteries. Small wonder that few men — probably not half a dozen — operate railroad cars today genuinely for private use, as Pins often does. As for the Mardi Gras trip, Pins later calculated that he sustained a $17 loss.

Lulled to Sleep

Not until very late at night did I make my way back to Clover Colony, where I was met by a sea of brown curtains — the hallmark of the old Pullman car. All berths had been made up hours before by porter S. J. Toy. I climbed into Upper 6 and was lulled to sleep by the muffled clickety-clack and gentle sway of the car.

Shortly after 9 o'clock the next morning we arrived at Atlanta's Peachtree Station, where switching is required on the Southern Crescent since some cars terminate there while others go on to Birmingham or New Orleans.

Back on No. 120's observation platform, deck chairs had been set out, and the sun warmed the occupants as the train snaked around curve after curve through the Georgia piney woods. We passed countless gray frame stations in towns with names like Tallapoosa, Chocolocco, Eastaboga and Pell City. Nickajack — not a community at all but just a spot on the railroad — was perhaps the greatest challenge to the amateur etymologist.

"A penny for your thoughts," Steve Ward said to Pins as both watched the arcing rails disappear into the sun-drenched landscape.

"I was just thinking," Pins said, "how many times I've ridden out here — and the thrill never wears off."

"Mansions on rails," author Lucius Beebe called private railway cars. The age of mansions is over, but a few remain to remind us of how earlier generations defined luxury. A few private railroad cars remain, too, but almost all are stationary and thus robbed of their function and majesty. Pennsylvania 120 retains both function and majesty in an age when most Americans have forgotten how civilized overland travel can be.

Karl R. Zimmermann

What they all have in common is that each rode Pennsylvania 120, a private railroad car. Now Pins, on the observation platform, owns the car and takes paying passengers along on extended excursions.

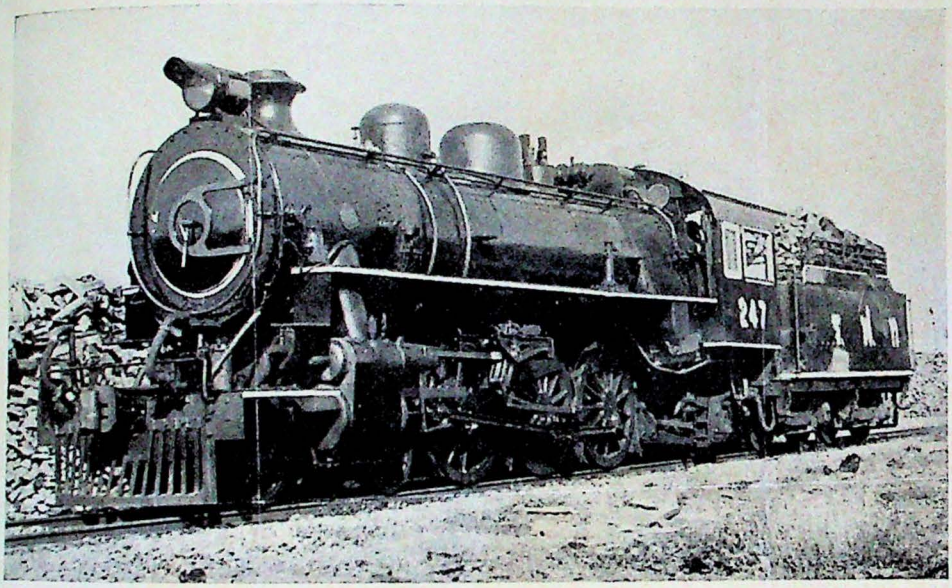
If You Go . . .

. . . on vacation in the mood to travel by private railroad car, there is still time to sign up for George Pins's eight-day excursion to the Gaspé Peninsula, which leaves New York on Aug. 17 and returns the following Saturday. Four private cars will be operated for the trip—Pins's Pennsylvania 120; the Clover Colony; the Eugene Field, owned by the Railroad Enthusiasts, New York Division; and the Hampton Roads, owned by Falcon Safety Products, whose president, Roy Thorpe, a New Jerseyan, recently acquired it from the Southern Railway.

Fares range from $350 for an upper berth to $750 for a bedroom with private shower. The itinerary includes stops in Montreal, Quebec City and Gaspé and the fare covers transportation, sleeping accommodations every night, an open bar daily at cocktail time and four breakfasts and four dinners aboard.

Information on the Gaspé trip and future excursions can be obtained from Pins at 350 Fifth Avenue, Suite 2612, New York 10001. The telephone is 695-8780.

KARL R. ZIMMERMANN is the author of "CZ: The Story of the California Zephyr" and "The Milwaukee Road Under Wire."


247

Seeing India in Maharaja Style: By Private Railway Car

By ANGUS MacLEAN THUERMER

BE a Maharaja. See India in style by hiring your own private railroad car and mapping out your own itinerary. It's not a thing you can just up and do. On the other hand, it's certainly not impossible to arrange. Simply allow some lead time and expect changes. And have confidence: The Indian railway bureaucracy has a genius for the last-minute fix, the mend-and-make-do, and a great desire to show off its 37,000-mile rail system, one of the world's largest and certainly the best east of Suez. Be adventurous, and then think of every change in plans as the beginning of a bright new adventure.

Our trip by railway car was through

enough for a couple of Foreign Service fellows to absorb, so we told Superintendent Singh to look into the matter and let us know as soon as possible how the refitting was getting along.

We gave him more details. We wanted to be on the trip 12 days. We would have a party of all age-apreads: Grandpa and Grandma visiting from the States, fathers and mothers, a couple of teen-agers and a youngster of 12. Most of the time there would be eight full-grown people aboard, including the two teen-agers.

Specifications Detailed

We told the superintendent where in Rajasthan we wanted to go and what we wanted to see. We told him we wanted to have all of our meals on the car. We wanted to travel during the night while we slept, and have our rolling hotel deposit us each morning at a new spot for a day's sightseeing.

We paid a number of visits to the office to hone down the details, check on the arrangements and look at the schedule. At one get-together Superintendent Singh had a message for us.

"We're sorry, sir, but Tourist Car No. 109, the one you wanted, has been eaten by white ants."

"What?"

"White ants."

"White ants don't eat railway cars," we said. But they do. White ants had eaten all of th[illegible]

"George!"
"Ji-sahib!"
"Glasses, George!"
We popped the cork
on the champagne
and toasted

Choice Accommodations
Italian American Cuisine
Villa Maria
(518) 589-6200
HAINES FALLS 3, N.Y.

ALL TOGETHER, SKIERS,
there's a one mile vertical drop
in this here land

We're giving skiers
the run of Québec.

SKI & WINTER SPORTS
ACCOMMODATIONS
EQUIPMENT
SERVICES

Seeing India Raja-Style —By Private Railway Car

Continued From Page 7

Prevention of Calling Sleeping Car Porters George is not active in India.

In Anglo-Indian parlance, or "Indo-Anglian," as patriotic Indian writers put it today, George was a cook-bearer. That means he was a cook, but he could also be a butler or steward. If there are just three or four in a party, the cook-bearer, much favored in Indian households, would probably be enough help. He would buy the party's food along the way at various overnight stops, going out into the local bazaar to do it, then cook it, serve it, clean up afterward, make the beds and keep the car clean. He would also make arrangements to get your clothes washed during an all-day excursion at some stop.

With four people it would be pushing the man pretty hard to do all these things, but he could handle it. However, he would be much happier if there were a second bearer to help him do the serving, make the beds and keep the car cleaned. If there are more than four people, there should definitely be two servants. In our case, being Delhi residents, we brought along one of the family bearers. He helped George, who was, of course, head man.

"George," we cried as our maroon car, hitched to the rear of the puffing "Chetak Express," started to glide out of the Delhi station. Forward of us the throngs packing the other cars on the train and the station platform were stridently noisy, joyously shrill. A bump, a lurch, and we were off.

"George!"

"Ji-sahib!"

"Glasses, George, glasses!" George brought them, and we popped the cork on the champagne bottle the women had placed in our little refrigerator during their afternoon inspection trip. We toasted our own good health and hoped we all would be speaking by the end of the trip. (We were, all three generations of us.)

From Delhi our train rolled off into Rajasthan, with all of us in our bunks. The first stop was Bikaner the next morning at 6 o'clock. A few minutes after our arrival, we were unhitched from the express, and it chugged off. Shortly we felt a gentle bump and found ourselves being rolled along down the railyard by a switch engine to be deposited on a siding. Bare feet pounded on the roof: The water tanks were being filled. From a window we saw a yard worker plugging the car into an electrical outlet for recharging.

Breakfast Aboard

By this time the coolish desert night had long since turned to day. The sun was beginning to bear down, and we were glad to put on the Khuscoolers. George served fried eggs and bacon and, with the younger members of the party perched on the dining room couch behind the five folding chairs at the table, we had our breakfast. Soon after we arranged for a taxi and jeep, left our rolling hotel, and headed into the countryside for camels, castles and a broil in the sun.

When we came back for lunch, the coolness built up by the Khuscoolers was welcome. Most of our party, not wanting to fall into the category of Mad Dogs and Englishmen, usually took a nap at the time of the midday sun. The youngsters were seldom so inclined. They had plenty, however, to keep themselves occupied. At one stop we found our teen-age son shunting up and down the yards in the cab of a switch engine with a grinning engineer.

Along the railways you're liable to see some realities of life not usually described in a tourist handbook, and that's a real plus in this day of organized tourism. One night, as we lay in a switchyard waiting to be coupled to our next train, we saw freight car after freight car clatter past with big, red-letter notices pasted on their sides: PRIORITY—FAMINE FODDER. Endlessly the food for a stricken drought area rolled past, coming out of the dimness of one end of the switchyard and rattling swiftly off into the blackness of the other. On the cars went, on and on, clicking away endlessly: PRIORITY—FAMINE FODDER, click, click, PRIORITY—FAMINE FODDER. . . .

Stage of the People

And then there are the station platforms themselves; they are good clear windows on India. A survey has shown that Indians are great spenders on travel. On station platforms you will truly find the India of Everyman: peasant families; *sadhus*, the orange-clad holy men; marriage parties; masses of people going on pilgrimages. They stand on the platforms, they sit on the platforms, they even sleep on the platforms, spreading out *durries*, a sort of cotton ground-cloth. They wash at the station's water faucets and buy hot foods and sweets and drinks from platform hawkers. There's noise, noise, calling and shouting, shuffling and shooing.

There is also much to see in the way of more conventional sights at each stop, if you choose them well . . . at Jodhpur, a fort sitting high above a plain . . . at Mount Abu, the Dilwara temples of the Jains . . . at Udaipur, the fairy-tale palace of the maharana, now the Lake Palace Hotel, white and shimmering in the middle of Pichola Lake. We would make our excursions and then return to George.

On one stretch, out of Chitorgarh, we were pulled along by an ordinary train, "No. 74 Down East Passenger;" no exotic "Chetak Express," "Marwar Mail," or "Bikaner Mail." It brought us to Ajmer, and to the Pushkar Camel Fair, where the faithful come from miles around to visit the great religious *mela*.

Gerry Contreras

The gentleman's gentleman who comes with the car will buy food at local markets, cook and serve it.

They come in bullock carts, they walk, they ride on horseback, and, best of all, they rock into Pushkar on their camels. Their main objective is to bathe in the holy waters of the pond at Pushkar. But over the centuries, the camel show connected with the religious gathering has become a spectacle in itself.

Before going off to the fair, we went to see the Ajmer station master. It turned out that he had in his hand a complete telegraphic record of our trip and knew all about where we had been and where we were to go, and when we asked if we could be hitched to an earlier train than the one we were scheduled to join, he couldn't have been more obliging. He saw that the car was refilled with water, washed and put on a siding with a platform somewhat away from the milling mass, and then he did a bit of telegraphing on our behalf. In short order, approval came through to change trains.

However, this cannot be done just willy-nilly. There is the pulling power of the engine to be considered; just so many cars can be hitched to each type of engine. Then there is the length of railway stations and station platforms, and the length of double-tracking and sidings so one train can pass another. All must be taken into account before an extra car can be hitched on. We never had any trouble, however. Everything went smoothly the entire 12 days, and throughout the railway people were most cooperative and considerate.

The day with the colorful crowds at the Ajmer siding and the drive 14 miles to the Pushkar fair were the high points of our railway safari. The encampment of the people who had come to the fair was something outside our lives and experience.

The site seemed Biblical. Men in flowing garments moved silently in the foreground. Rolling dunes and outcroppings of stone reached off to the distance, broken only by palm trees jutting up darkly against the sun. Layers of blue dung-fire smoke lay in the air. As twilight came and darkness closed in, red and yellow punctures in the distant hills appeared in the blackness of the night—the fires of the hundreds of families camped there.

And there were the sounds: the chinking of horses' bits being hung up in a tent; the rude rumblings of the camels tied up for the night; the creak of bullock yokes against the carts. Intermittently in the distance, over the campfires, over the layers of smoke and collecting mist, came human sounds, a shouted command to an animal, a joking remark called to a friend, an answering laugh.

That was the scene we took with us as we bounced back to our railway home through the darkness, through the plodding lines of people moving, moving away from Pushkar, moving home from the great fair.

We settled down in our car, tired, dizzy from all the color, the sounds, the dusty clouds, the warm winds. Our Pullman was hitched on to "No. 2 Delhi Mail" and the clicking of the rails soon began, taking us back, taking us back, taking us back. George stuck his head in from the galley, "Sahib, memsahib, dinner now?"

"Yes, George, dinner now."

If You Go . . .

. . . Raja-style by rail, give yourself (or your travel agent) plenty of lead time. The India Government Tourist Office in New York (19 East 49th Street) or the Tourist Ministry in New Delhi will be happy to assist you. However, be ready for various changes in arrangements.

A gentleman's gentleman will be provided with your car, but if you're a party of four or more, you'll need an extra man. The railroad can provide one, but if you want to hire someone yourself, contact the American Women's Club of New Delhi in the American Embassy compound, Chanakyapuri, New Delhi. They will have a full report on his credentials.

Some shopping for meat and fresh fruits and vegetables can be done at local markets along the way, but often supplies are limited in the countryside. You may want to bring along canned goods and bottled beverages from Western-style stores in the larger Indian cities.

EGRAMA **EMPRESA NACIONAL DE FF.CC. DEL ESTADO** Forma 9-TC-285/0

Locomotora Baldwin Type 2-8-0 1900 - 1946 y 1953

ge ..... 1.067 mm.	Gage ..... 1.067 mm.
linders .... 17 in X 22 in.	Cylinders .. 19 in X 22 in
am Pressure 175 lbs.	Steam Pressure 200 lbs.
meter of drives 42 in.	Diameter of drives 42 in.
ctive Force ... 22.450 lb.	Tractive Force ... 32.150 lbs.

lo de inventario

1.680.000 Sucres

66.000

400.000 Sc en servicio

Serrano

Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado

Departamento Técnico

GUSTAVO ENCALADA, ~~A/E~~ Assistant to the Engineer

Casilla No. 159

Dirección Cablegráfica "Chimborazo"

Quito-Ecuador, S. A.

Jan 17, 1973

Dear Dr. Tejera,

Negotiated today with the above gentleman regarding a locomotive. They have quite a few steam engines available and are rather willing to sell one or two. However, they did not seem to be too interested in exchanging one for a Diesel-Electric having only recently purchased one from Spain, but of course they might change their mind. There are no sleeping or dining cars available but some passenger cars.

I am including a picture of the locomotive for sale as well as some ~~stat~~. technical data. Their construction dates vary between 1900 and 1953. The average and approximate list price is 1.680.000 Sucres but the actual price according to the engine's age + how much it is worn could be 50% or more below that. One engine, just as example, year 1901 + still in use is worth today 400.000 Sucres.

I left with them your address (cable + telex as well) and told them that you'd get in touch with them. I didn't want to sound too definite not

having the slightest idea in regard of how much you are prepared to spend. The amounts seem to me enormous but on the other hand I suppose one cannot compare the price for a Lakonike with the one for a car.
I enjoyed talking to those people + felt absolutely „important". Shall do my best in Lima too, and hope that I have been of any help to you at all.
Am leaving tomorrow morning by train for Guayaquil.

Much love

Elisabeth

ingboard for Discussion

his nation is ever to have a humane,
ient and balanced transportation system,
s this noted social commentator, then:

Ve've Got to et Working on he Railroad

leased from HARPER'S MAGAZINE
S MUMFORD

WHEN trains began vanishing in America, people blithely assumed that the the truck, the plane and the te car could perform all of the oad's specialized functions, and d do a better job as well. Only have we begun to recognize the lling results: congested airports, ed landings, stalled expresss, clotted parking lots, lethal smog—all early warnings of far more serious breakdowns ahead.

No one has summed up this situation better than Gov. William Cahill of New Jersey, a state that is one of the chief victims of lopsided highway modernization. "We are choking," he observed lately, "on the fumes of our own exhaust. We are spending literally millions of unproductive hours examining the bumpers of our neighbors' cars, and we stand immobilized, waiting for trains that never arrive. The time has come to say 'Enough!'"

We must start to build—now—a functioning transportation system, using many different types of loco-

---

ıs MUMFORD, educator and social phiher, has been writing about the state of ansportation, cities and civilization for t 50 years. His *The City in History*, one re than two dozen Mumford books, has raised as "one of the major works of rship in the 20th century."

© 1972 BY MINNEAPOLIS STAR AND TRIBUNE CO., INC.

motion, at different speeds, for different purposes. These different means should become partners, not rivals, each specializing in those tasks it can handle most efficiently and economically.

To understand all the working parts that must be restored or freshly invented to create a balanced system, let us first take a look at what we have lost. Between 1920 and 1940, the United States still had one of the best passenger-train services on the planet. The premature abandonment of the electric-trolley network and local steam railroads in the '20s was more than made up for by the extensive use of the family auto and the motor bus. At the same time, newly surfaced rural roads and parkways opened up many beautiful landscapes and picnic ar... whole transportation syste... tually improved by the mot... yet devastated by it.

Meanwhile, the railroad... tiated various vital technol... provements. They electrif... suburban lines, introduced... lining and powerful diesel... tives for swifter freight tr... made air-conditioned coach... fortable as Pullman cars. ... roads reached their peak ... during World War II. In 19... traffic in ton miles stood ... times the level of 1938, an... ger miles had increased fi... hardly the record of a b... and ailing mode of transp...

As long as the transport... tem was in balance, the ra...

When lips are sore

Blistex soothes. It's real medicine that goes on gently, yet works effectively. Used early and regularly, it aids in preventing unsightly cold sores and fever blisters. Helps nature heal sore or dry chapped lips. Soothing, cooling Blistex. More people use it to relieve sore lips than any other ointment.

Blistex

Befor... lips g... dry

Blistik protects your lips. It's a soft stick that's like an ointment. Smooths on easily to protect with lan... and medicinal ingredients. Use it daily and you may ... get dry, chapped lips.

Blis... MEDICATED

...t in a national sys... ...the subordinate ...effectively. When ...sponsibility for pas... ...ation slackened, the ...became unbalanced. ...otor transportation ...public assistance in ...offset the railroads' ...senger services. In... ...to nationalize the ...rever, the govern... ...at its demise. It sub... ...transportation by ...highway system at ...expense.

...t blow was delivered ...way Revenue Act of ...supplied 90 percent of ...ded to build land-eat... ...throughways, with the ...ting only ten percent. ...pork barrel had ever ... State highway engi... ...tors and subsidiary in... ...without professional ...f the problems of ur... ...onal development, be... ...biters of our national ...the assumption that the ...of a highway system is ...the speed and volume ...traffic, they have laid ...ntral city, butchered the ...opened up the country... ...dom exploitation, and ...ious recreation areas into ...motor slums.

...ct of the national High... ...as to duplicate the exist... ...d network. As a result, ...n for efficient *transporta-*

LOSE 18 POUNDS IN 18 DAYS OR MONEY BACK

IF YOU DON'T MIND burping or feeling a bit gassy, we can probably help you lose weight with the New Slim Plan.

Even though New Slim time-release capsules cause a slightly uncomfortable, stuffy feeling for some people, they have become our most popular product. Thousands have re-ordered.

Each capsule contains 134 mg. of sodium-carboxymethylcellulose, benzocaine and vitamins A, B_1, B_2, C, D_2 and Iron.

They do not contain barbiturates, amphetamines or any habit forming drugs and are completely safe when taken as directed.

Take one a day. The number of pounds you lose will depend on how much you are overweight. If you do not lose at least 18 pounds in 18 days, let us know, and we'll return your money by return mail. No questions. No quibbling. ©

If the coupon has been used, send your name, address and three dollars for 18 capsules to New England Labs Inc., 2 Belden Avenue, Box 308, Norwalk, Connecticut 06852.

The coupon is a mailing label. Please print and trim carefully to insure shipment by return mail. The sooner you mail it, the sooner you're on your way to losing weight.

FIRST CLASS MAIL Add 25¢ C

New England Labs Inc. ☐ 18 caps $3
2 Belden Ave., Box 308 ☐ 36 caps $6
Norwalk, Conn. 06852 ☐ 54 caps $9

Name_____

Address_____

City_____

State_____ Zip_____

tion, not just motor traffic, was much smaller than people have assumed. Also, this modernized highway network was an outright gift to the trucking industry. No quicker way of killing off the railroad could have been invented.

The most signal advantage of rail transportation over the motorcar—its remarkable performance in conserving the traveler's life—is hardly ever mentioned. Between 1903 and 1957, the highest number of railroad passengers killed over the worst *four-year* period was 1,947, with 43,373 injured. In the four years between 1938 and 1941, the total number killed was only 252, an average of 63 a year, while 10,531 were injured. Compare this record with the murderous body count of the motorcar: now over 54,500 dead a year, with more than two million annually injured or maimed for life. Even when corrected for total mileage, the car's rate of death per 100,000 miles is colossal: 21 times greater than the railroad's.

To cut down on the annual loss of life on motorways, a radical proposal is needed: namely, to shift an increasing amount of passenger mileage back to the railroads and other safer, if slower, forms of locomotion. When we are prepared to go even further in restoring life, we shall build walkways, bicycle and bridle paths to encourage means of getting about other than by motorcars. And if our society knew the meaning of recreation, we would restore older means of transportation by river and canal and sea as alternatives to our high-speed monomania. Thanks to a more enlightened younger generation, the horse, the bicycle and the hiker are all coming back.

Many people believe that, except for short-distance commutation, the railroad has been knocked out by the swiftness of the airplane. Thus they propose that we design trains that will be fast enough to compete with planes over long distances. Both the diagnosis and the cure are faulty. To focus on speed alone is to forget that reliability and frequency are equally important. And if trains were running at 300 miles an hour between Boston and Washington, the airlines would be more completely under-used and crippled than the railroad now is. What we need, instead, is recognition that no single mode of transportation and no single speed can satisfy the many different needs of a *balanced* system.

Several other factors besides speed must enter into our calculations. Convenience, comfort, safety and a minimum waste of land and energy resources are infinitely more important than speed or financial profit. This gives the railroad once more a central position in any rational transportation policy.

What steps must be taken, then, to rebuild a balanced transportation network—national, regional and local? These:

- Halt further highway construction before any more urban neighborhoods are depopulated or spoiled for family residence by high-rise buildings, and before any more ...

...land is covered with wall-...ets of concrete. Turn over ...funds which are current-...to highways to the re-...the entire rail network.

...*nimum* immediate goal, ...many passenger trains as ...ble in 1950, by providing ...inimal trains of two or ...newly designed, with full ...for baggage, manned by ...ews. Allocate public funds ...r redesigning and manu-...olling stock, as well as ...eglected equipment, but ...ing and training a new ...of railroad workers. Res-...adequate service is the ...tion for making the rail-...ar again.

...trucks and trailers of ...imensions from all pub-...This should shift much ...ce freight to smaller vehi-...for piggyback transpor-...d. This is an imperative ...bringing back the recre-...ntages of the motorcar. ...the disgraceful body ...auto accidents by lessen-...motor travel—such as ...ce commutation and ...y haulage. This can be ...gely by restoring all the ...actions of comfort, safe-...ishment of fatigue over ...ces.

- Rebuild waterway transport for both passengers and freight. More than half the U.S. population lives in counties within 50 miles of the coasts, and an even larger percentage lives near navigable lakes and rivers and canals. Government subsidies should be given to encourage the building and using of vessels of all kinds—emphasizing economy in handling heavy loads and recreational pleasure rather than speed.
- Restore human legs as a means of travel. Pedestrians rely on food for fuel and need no special parking facilities. The most useful contribution to overcoming urban congestion and pollution has been the provision of walkways and malls—not moving sidewalks or automated vehicles. To bring more of the necessary goods of life within walking distance was the original contribution of the city, and it can once more become the goal of intelligent city planning.

Obviously, there is much more to creating a diversified and efficient transportation system than merely rehabilitating the railroad. But, for the present, that is the key to getting a new grip on the whole problem of transportation and communication, of urbanization and recreation.

For information on reprints of this article, see page 20

...cilable differences" frequently are cited as the cause for a di-...ck," remarked one middle-aged curmudgeon, "that's all my ...have in common!"

—Troy Gordon in Tulsa *World*

@ Ferrocarriles

Gobierno de EUA Acude en Auxilio del Ferrocarril

1971

Por Mario Bagnalasta

Elena: muy bueno.

WASRINGTON, junio — (ANSA) — Por: Mario Bagnalasta. — El gobierno de los Estados Unidos ha tomado una iniciativa de alcance histórico para conservar el servicio ferroviario de pasajeros, que estaba por desaparecer debido a la preferencia general por otros sistemas de transporte, como los aéreos y los automovilísticos. En 1929 había en los Estados Unidos 25 millones de autovehículos, en la actualidad sólo son poco más de 400.

En los últimos veinte años los pasajeros de las líneas aéreas, que eran el 2 por ciento de los pasajeros extraurbanos, han aumentado el 10 por ciento. En cambio, de 1950 a hoy, los pasajeros ferroviarios disminuyeron del 6 por ciento al 1 por ciento. En igual período los pasajeros de los ómnibus de larga distancia disminuyeron del 5 por ciento al 2 por ciento, en tanto que los automóviles transportaron el 86 por ciento del total de los viajeros extraurbanos.

La disminución de pasajeros ha causado pérdidas para las compañías ferroviarias. Pero estas también pierden dinero en otras operaciones. Durante muchos años, los órganos federales consideraron que los ferrocarriles debían subvencionar el servicio de transporte de pasajeros (deficitario) con las ganancias que obtenían transportando cargas. Pero también el transporte de cargas disminuye, a causa de la competencia de otros medios de transporte, especialmente los camiones, favorecidos por la extensa y excelente red caminera del país.

El año pasado se plantearon las graves dificultades que aquejan a los ferrocarriles, a raíz de la quiebra de la Penn Central, que era la sociedad ferroviaria más importante. Esta quiebra tornó aceptable el principio de que no se podía pretender que los ferrocarriles absorbieran el pasivo del servicio de pasajeros, francamente deficitario. El resultado fue que a fines de 1970, los ferrocarriles programaron la abolición de un centenar más de trenes de pasajeros. Entonces el gobierno de los Estados Unidos decidió adosarse la responsabilidad de conservar la red de los servicios ferroviarios esenciales de pasajeros a partir del primero de mayo de 1971.

Mediante una serie de medidas, como mejora de los servicios y de los equipos y eliminación de los trenes poco frecuentados, el gobierno confía lograr una gestión autosuficiente. Por la Ley de 1970, se ha instituído la National Railroad Passenger Corporation (NRPC), con figura jurídica semipública, y que desde el primero de mayo pudo iniciar sus servicios con 165 trenes diarios de pasajeros. Los ferrocarriles que decidan interrumpir sus servicios de pasajeros a larga distancia, tendrán que indemnizar al nuevo organismo federal que se encargará de la gestión de tales servicios.

La NRPC (que también se denomina Railpax), efectuará los servicios de pasajeros utilizando las líneas pertenecientes a los ferrocarriles particulares. Algunas de las 23 compañías ferroviarias que actualmente efectúan servicio de pasajeros podrán seguir administrando a los trenes que dan ganancia, integrando así el servicio efectuado por el sistema gubernamental Railpax. Según el Ministro de Transportes, John Volpe, que también es uno de los directores de la NRPC, este organismo llegará a ser activo después de 1973.

COMMONWEALTH OIL REFINING CO. INC.

From the desk of
TEODORO MOSCOSO

8 de noviembre de 1971

Dr. Enrique Tejera París
Apartado 31
Caracas, Venezuela

Estimado Enrique:

Aquí te envío otro artículo más que se publicó en la prensa local sobre el tren de Fajardo.

Cordialmente,

Teodoro

TM/mf Teodoro Moscoso

Anexo

August 16, 1971

Mr. D. Trevor Rowe
70 Hevers Ave.,
Horley Surrey
Inglaterra

Dear Mr. Rowe:

Your letter came as a refreshing note in a very busy month both in my office and in the Senate..I am very glad that Mr. Gundry gave you my name and I will try in every possible way to help you in your interesting book on the railways of South America.

I do have an old private railroad car in my garden and I also helped saving some 12 kilometers of the old (and now totally scraped) German railroad that use to run from Caracas to Valencia and nonnected with the English railroad from Valencia to Puerto Cabello.

Also, we are working in a new transportation Museum which already has been opened to the public with good success.

The line Naricual-Guanta was totally reformed and converted into standard gauge. It is now inactive, but a mixed company of Venezuela and British interest is about to start working again at the coal mines and a rehabilitation of the railroad is being taken care of. This is also of a standard European gauge.

There is another standard gauge line which is used exclusively for the transport of iron ore from Cerro Bolivar to the new city of Ciudad Guayana (although not yet in most maps it is already almost 300,000 inhabitants) and a most beautiful and interesting industrial city. This railroad is the property of the Orinoco Mines of Venezuela Co. and there is also another short standard gauge railroad belonging to the Iron Mines of Venezuela Co.

There are some talks about taking this line from Ciudad Guayana (which you will find at about 60 miles East of Ciudad Bolivar on the confluence of the Orinoco and Caroní rivers) and by going over the Orinoco river in almost straight line go to Guanta in order to shorten the trip for the big ore and steel ships.

The Gran Ferrocarril de Venezuela, that use to run from Caracas to Valencia, also known as Grosse Venezuela Eisenbahn) was nationalized during the war and operated by the Government until 1968 when it was all scraped. It was then that I came from Washington, where I was Ambassador of Venezuela and was able to stop the destruction and save the beautiful strech that includes over 10 tunnels, two beautiful iron bridges, vast views and a national park. We are now endevouring to convert the whole region into a national park that will have some twelve square kilometers. The gauge is 1,065 mts.

The Valencia-Puerto Cabello British line was also nationalized after the war and was scraped by 1959 in order to built the new super highway. That line was most interesting because it had a cremaillere. Unfortunatelly the locomotives-which were among the heaviest of its stile in thewworld were destroyed.

The Bolivar railway (gauge 1 m.) which operated in the state of Zulia to the Andes and to Colombia was also closed, I think in 1959 or 60. All the locomotives, as well as the meter gauge locomitives of the state of Zulia are now in the Transport Museum.

The formerly British and then nationalized railroad from La Guaira to Caracas with a gauge of a little less than one meter, was the victime of a landslide in 1949 and was scraped from that date. That train was electfified in the twenties.

The 60 centimeters Barquisimeto-Tucacas and San Felipe railroad was completed with the branch of 1,07 meter around 1939 or 40. Then the whole thing was scraped and changed to standard gauge about 1957.

I don't know how much in a hurry you are but I shall pass also your letter to the President of the Instituto de Ferrocarriles, and we shall be able to send you photograps. We do have excellent photograps and maps in the Museum and I shall get some for you.

There is no national railway plan. The central planning office decided to eliminate most railroads in Venezuela as early as 1960. The instructions to the Board of the Instituto Nacional de Ferrocarriles was, until some 6 month ago to liquidate the Institute. However the new President of the Institute, Dr. Tomás Reyna, has been making some studies to see wether some extensions of existing lines could be made, particularly in the Barquisimeto-Puerto Cabello railroad, which is operating at a serious monthly loss. I do think that this proyect is viable for there will be branches to important agricultural regions, to a fosfate mine and to several industries that exists in the area. Of course an extension to the harbour of Puerto Cabello is absolutly necessary. I do hope that you and Mr. Gundry shall be able some day to come and visit us in Venezuela. We shall prepare a special tren with the Presidencial car to take you to the park of El Encanto in the historical railroad that we are now reactivating.

Yours sincerely,

Enrique Tejera-Paris.

70 Hevers Ave.,
HORLEY Surrey.

inglaterra

16.7.71

D

Dear Sir,

I have your address from Mr Gundry, who I understand you met in Paris.

I am writing a book on RAILWAYS IN SOUTH AMERICA and Venezuela is one of the countries on which I am short of information and photographs. Mr Gundry tells me you have preserved a railway coach so I am hoping you have an interest in this subject and can offer assistance.

I have some brief historical notes, mostly from the Spanish magazine Via Libre, but would very much appreciate answers to the following questions and any further data you can supply.

Is the line Naricual-Guanta still open, my information is that the mines closed in 1964 and these were the main reason for the railway. Gauge ?.

I need dates of closure for all the lines , and the date of conversion of the Barquismeto line from 60 cm to std. (about 1958?).

Also required are photographs, I have none at all. Perhaps you can help, preferably trains in action, on any of the lines, steam if possible. I only need a few as the chapter on Venezuela will not be as long as most other countries.

I take it that despite the National Railway Plan , it is unlikely that further railways will be built ?.

I look forward to hearing from you, and thank you in advance for your kind attention.

Yours sincerely,

D Trevor Rowe

D. Trevor Rowe.

Venezuela.

CARACAS

Apartado 31

Letters: Jungle Rumbles

TO THE EDITOR:

The rail journey from Kampala to Nairobi is one of the slowest, most scenic in the world, and Ron Hollander's article "On the East African Railway: Going to the Nile's Source," (Travel section, Oct. 1) brought back vivid memories for me—of hugging my blanket at dawn as we reached Timbotoa, not far from the Equator but 9,000 feet up, and of how each little station became a trading post as our train whistled in.

Some of the locomotives, bearing names like Ngorongoro and Menegai Crater, are as old as the railway itself. They roar and rumble through the night like magnificent iron mastodons. I tried to check the name of the locomotive which had hauled us from Nairobi to Kisumu, the steamer terminal on Lake Victoria (210 miles in 14 hours). The station master, looking puzzled, replied, "It is called 7-Up ma'am." Had I heard aright? Would other locomotives turn out to have names like Pepsi and Coke? Dismayed, I put my question again. With great Kenyan patience he explained, "There are two trains a day, ma'am, the 7-Up and the 6-Down."

LINDA E. GROBSTEIN (MRS.)
Roslyn Heights, L. I.

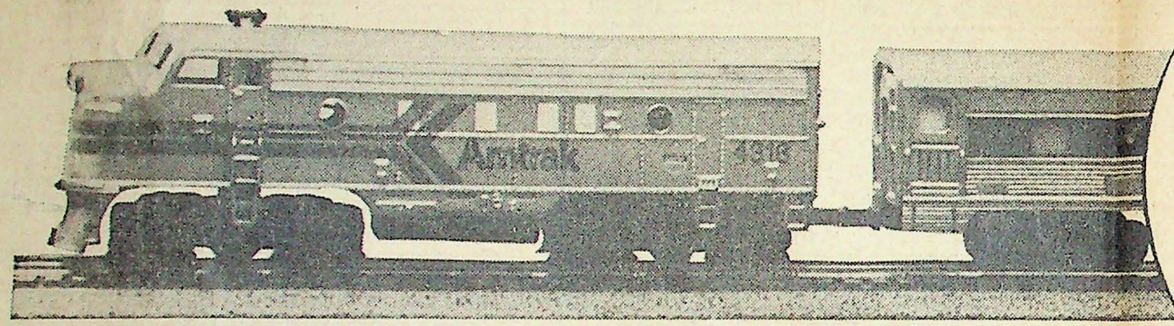
TO THE EDITOR:

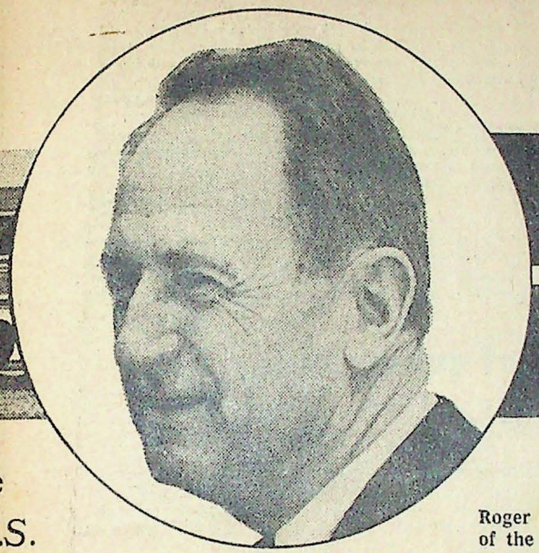
Ron Hollander's article was excellent. But quite apart from the African panorama that the "great snake" slithers through, the East African Railway is a show unto itself.

The locomotive which pulled Mr. Hollander's train is an articulated Garret built by the Beyer-Peacock firm in England about 40 years ago. They are the largest narrow-guage locomotives in the world—and in steam yet! I've heard them stepping out of the interchange at Voi, Kenya, for the run up to Nairobi, whistles shrieking and stacks talking. The whole beautiful din reverberates across that African stage in a

Continued on Page 31

What Price Amtrak?





Roger Lewis, president of the Amtrak network.

Despite some gains, permanent subsidies may be needed to sustain passenger rail service in the U.S.

By ALEXANDER R. HAMMER

The mystique of rail travel in America is gone.

The 20th Century Limited no longer glides up the Hudson Valley and across New York State to Chicago. The Lark no longer covers a route impassable by autos on its way from Los Angeles to San Francisco. The Super Chief no longer runs its nightclub on rails from Los Angeles to Chicago.

In their place is Amtrak, the descendant of the debt-ridden passenger rail service in the United States. Almost two years ago, Amtrak was set up as a quasi-public corporation owned by the nation's railroads to run passenger rail service in the United States.

And Amtrak has turned out to be, more than anything else, the Metroliner.

Shiny and modern, the Metroliner speeds 30 times a day between New York and Washington or back, cutting the normal four-hour trip to about three.

Riders speak approvingly of it. Joseph Berman, a New York City salesman, takes the Metroliner to Washington twice a month. He finds the ride comfortable and enjoyable and he says he prefers it to flying although, as he said in Pennsylvania Station the other morning, "Invariably the train leaves five to 10 minutes late."

But the Metroliner, while the showcase of the new railroading in the United States today and as such an example of the kind of service Amtrak can provide, is not all there is to Amtrak. There are 24,000 miles of track and an anticipated deficit in the present fiscal year—Amtrak's second year of operation — of $128.4-million.

And while the management is hopeful that Amtrak's deficit in fiscal 1974, which ends on June 30, will show an improvement over 1973, the debate still rages over what should be done to put passenger service on a viable basis in this country.

What is the price we are willing to pay for rail service?

Roger Lewis, the president of the National Passenger Railroad Corporation, as Amtrak is formally known, said in a recent interview:

"Transportation is a public service and I believe that to the fullest extent possible that service should pay its own way. However, if it doesn't and is a needed, unique service, then it has to be subsidized since the public requires service."

One Metroliner passenger interviewed the other day in Pennsylvania Station agreed. A. William Houghon, the owner of an advertising agency in Hagerstown, Md., said:

"Although I'm basically opposed to government control of industry, I say let's do it if that's the only way to keep the trains running."

But high above L'Enfant Plaza in Washington, in Amtrak's modern headquarters, the talk by the officials of the corporation is guardedly optimistic.

While Amtrak is still a very long way from operating in the black, Mr. Lewis, Amtrak's soft-spoken president, noted that the service was carrying about 14 per cent more passengers in its current fiscal year than in the previous year.

Recently Amtrak reported that its net loss in the first half of its current fiscal year was reduced to $63-million, down 9 per cent from a deficit of $68.9-million a year earlier.

Mr. Lewis said he was hopeful of further declines in the operation's deficit for the entire fiscal year and that "if we can run the trains where people want to use them and control the cost of service, there is a very good chance that Amtrak eventually will break even or show a profit."

The National Passenger Railroad Corporation assumed responsibility for almost all of the nation's intercity passenger trains on May 1, 1971. It is required to operate the system until July 1, 1973.

At that time it can abandon any routes it decides are not needed. Its present system, which provides service to 350 cities each day, represents only about half the passenger service in operation before Amtrak's creation.

The same 13 railroad com-

Continued on page 7

INSIDE

Auto Stocks in a Rut P.3

Multinational Corporate Funds 4

Multinational Monetary Reform 5

Multinational Union Chief 9

Excerpts from Henry Kaufman's Congressional testimony that depressed the market Wednesday. P.16

On an African Train: Leaving Uganda's Problems Behind

Central Press/Pictorial Parade

Asians expelled from Uganda arrive in England.

An encounter with an Asian Ugandan and a brief involvement with officialdom stir an American's conscience.

Continued From Page 1

platform as the train leaves. There is the kidding, in Gujarati, the Indian language, of young men going off to college. He turns back from the window. He has a sallow Indian complexion, buck teeth, the thin fuzz of an immature mustache. We nod. There is much of the college freshman about him: a confidence generated by many books and smart answers, but a hands-in-the-pockets shyness, a hanging of the head, from not having been away from momma enough. In the compartment he opens a plain blue suitcase and takes out a pile of newspaper comics, which he places on the washstand. Later they are to be his gift to me at the border.

I leave for the dining car to talk to an English schoolteacher returning to London. While we discuss her pupils, as we are crossing the Jinja bridge over the Nile, a Ugandan interrupts. "Excuse me, but this is of your country," he says, holding out a 1971 half-dollar. "Someone gave it to me," he replies to my astonishment of holding a likeness of John Kennedy in my hand as we cross the Nile. "Would you give me three shillings for it?" For the first time in East Africa I make a good money deal, paying 42 cents for 50.

I eat with the English schoolteacher, Bhanji with an Irish schoolteacher from the Bronx from the next compartment, who wears a piece of thick, yellow yarn tied in a bow in her frizzy hair. When I go back briefly to my compartment after dinner to get my passport, they are sitting side by side on the seat, the Nairobi paper open across their laps, reading.

College Student

As we near Tororo, the Ugandan border post, I return to my berth. Perhaps my looming American presence and the magic wand of my American passport will help Bhanji out of Uganda. We sit in our respective corners. He is 19, he says, and on his way back to the University of Nairobi. ("I'm actually quite a young chap for university.") His parents are old and live outside Kampala where they own property. His brother owns a hotel. He had been picked by Uganda for a scholarship (math, physics) to an American university, but that was before President Idi Amin decided to expel the Asians. ("They told me to enroll at Nairobi, just in case.") His family has many friends who are being expelled, but they have already gotten their money out, as he says smugly.

There is little of the suffering victim about him. When I offer commiseration, he refuses to partake. While I wait in trepidation for him for the Ugandan soldiers to knock, lowering my voice for fear the authorities should hear such scandalous talk, he lays back casually on the lower bunk. Oh, yes, they knotted up his clothes in Kampala. But he says it with a condescending smile, as if what more can you expect? I do not know if he is confident or terribly frightened.

A Ugandan soldier wearing a red beret and casually carrying a folded Sten gun in one hand appears at the door. An immigration officer examines Bhanji's Ugandan passport. "You know," he says, tapping the passport with his hand, "we don't like to have Ugandan currency leaving the country. You're aware of this? How much currency do you have?"

"Twenty Kenyan shillings and 6 Ugandan ($3.65)." Bhanji reaches into his pockets as if to bring them out.

The smallest soldier grins with narrowed eyes. "If you leave, you're not coming back in. We don't want you people coming back. You think you people can do as you please?"

He is willing to let the question go unanswered, satisfied with his bullying, but Bhanji stupidly replies. I almost pull his shirt to tell him to be quiet. They go through the papers in his suitcase. ("They are for my work.") The inspection is completed. Bhanji is allowed out of Uganda.

The worst is over, I think. I go back to the English schoolteacher. Twenty minutes later we are at Malaba on the Kenyan border. The Kenyan immigration officer stamps my passport. I am walking down the corridor when I hear the two immigration officials arguing with Bhanji.

"You had three months," one is saying, sitting on the lower berth of our open compartment. "You haven't obtained the stamp. You had from July 6."

"I swear to you I went to the immigration office in Nairobi." Bhanji is standing, pointing his finger at the seated official as if *he* were the one in authority. "He told me to go back to Uganda first to verify my citizenship. Then he'd stamp it."

"Don't tell me that. You had all this time and you still don't have the stamp." He closes his ink pad, puts away his stamp, and I think, it's too late.

"I promise you I'll go immediately as soon as I get there."

"You promised last time. No, you're not going into Kenya. Get your things."

"Couldn't he get the stamp as soon as he arrives?" I put in lamely, still standing in the corridor. "Just for a stamp you'd take him off the train?"

"No, he had his chance." He is polite but decided. "Come on, man, you're holding up the whole train." Another official raps on the window from the platform to tell them to hurry up.

Even now in my American innocence I cannot believe he will actually be taken off the train at a tiny border station in the middle of the night. Bhanji is putting a book and a package of sandwiches into his suitcase. He unfolds his jacket from the top berth and puts it over his arm. "I swear to you . . ." he starts.

"Come on, the whole train is waiting for you. You're going on the next train to Kampala." When is that, I wonder, and where does he spend the night? Can he get back to Kampala with $3.65? And will that short, grinning soldier even let him in?

He picks up his suitcase. His face is resigned, his shoulders slightly slumped. I think, why doesn't he cry? He stops on the way out of the compartment and looks at me. Pointing to the newspaper comic strips on the washstand he says, "You can have my comics." The officials follow him down the corridor. He has also left his brown paper bag of home-baked cookies.

On the dark platform, flashlights flicker as he is led off into the night. There is a long whistle from the engine, and then we leave. I am looking back out the corridor window when the Bronx teacher mouses out of her compartment.

"What happened?"

"They took him off," I say dumbly.

"Oh, well, off to sleep." And she closes her door, consigning him to the clicking wheels that are already carrying us away from involvement.

The English schoolteacher is only slightly better: "You didn't really know him."

"We didn't discuss our first girls, if that's what you mean."

The next day the train is descending the Rift escarpment. I give Bhanji's home-baked cookies to the little boys begging beside the tracks. His comics remain where he left them on the washstand. But even these and his empty berth are not enough to teach me.

In the third-class car, three Africans give an impromptu concert on a faded guitar, dusty accordion and can with pebbles in it. There is singing and the men dance with each other in the aisle. When it is over, I talk with the guitarist.

"Ahhh, America," he says, smiling, as in ahhh, chocolate pudding. "I would like very much to go there but it is very expensive *Very* far."

"You could get there," I hear myself telling him. "You could hitch-hike to Cairo. Then you could work your way across on a ship."

He is listening intently, the sun over the Rift Valley shining on his face, his torn undershirt, the woman on the next bench casually breast-feeding her baby.

"You can do anything you want to do," I am saying, "if you really want to badly enough, if you make up your mind." I am talking too loudly and waving my fist in the air. "Don't you believe that, if you really want it?"

He doesn't answer but looks very serious, trying to understand this strange animal opposite him. No wonder whenever you say "America," Africans smile and chuckle to themselves.

When the train reaches Nairobi, I give Bhanji's comics to the porter for his children.

—RON HOLLANDER

Reaching the Source of the Nile on the East African Railway

Continued from Page 1

rain. People wave as if they, too, want to be part of this great adventure, as if we are in fact setting out for the first time to discover the source of the Nile.

We are 18 centuries late. A second-century map by Ptolemy boldly showed snow-topped mountains on the tropical equator and huge lakes as the source of the Nile. In 1858, John Hanning Speke, a member of Sir Richard Francis Burton's expedition, finally confirmed Ptolemy.

It was from this harbor, with just these present 15th-century walls, the waves distant on the gap in the reef that still lets in an occasional shark, that in 1895 the East African Railway was begun. Britain wished to develop its East African territory and to secure Uganda as a sphere of influence, thus protecting the source of the Nile and the Sudan and Egypt.

It took six years to drive the railway 582 miles to Kisumu on Lake Victoria, and not until 1915 did the line reach Port Bell, the lake port of Kampala, Uganda's capital. Along the way there were the prosaic difficulties of mountains and floods (one bridge was washed out nine times in five months), and the not so prosaic ones of man-eating lions and hostile tribes that made ornaments of the signal wire, causing at least one head-on collision.

A telegram from a station master in the early days of operations indicates the difficulties: "Two lions on platform. Train approaching and signal man up watertank. Lions no let him down. I very nervously frightened and secure in office. Cannot give 'line clear' signal to oncoming train. Please arrange matters own personal satisfaction and dispose of lions who greatly bane my existence." Of the Indian laborers imported to build the railroad, 2,493 died on the job, 6,454 were permanently invalided and 25,259 suffered other injuries.

Sudden Darkness

Darkness comes without any introduction by twilight. We are passing another passenger train. Its steam locomotive comes up with a whoosh out of the night, steam hissing from under the orange-glowing firebox, the heat of the boiler driving me back from the window of my first-class compartment. *Both trains stop. Exactly opposite me now is the window of the third-class car of the other train, three feet away. In the same area framed by my window from which my lone face looks out, eight faces regard me from the other train, and there are more behind them, bodies so thick that benches and aisle have disappeared. A bare bulb lights the sweating, dark faces. A woman breast-feeds her baby. There are water jugs and cartons tied with string and children in undershirts peering shyly from behind their bandana-clad mothers. The men hang out to catch the night air, staring at me and the empty space behind me with two upholstered berths, a mirror, washstand, four reading lights, fan and clothes hangers: a white, American satellite spinning through Africa. They do not smile.*

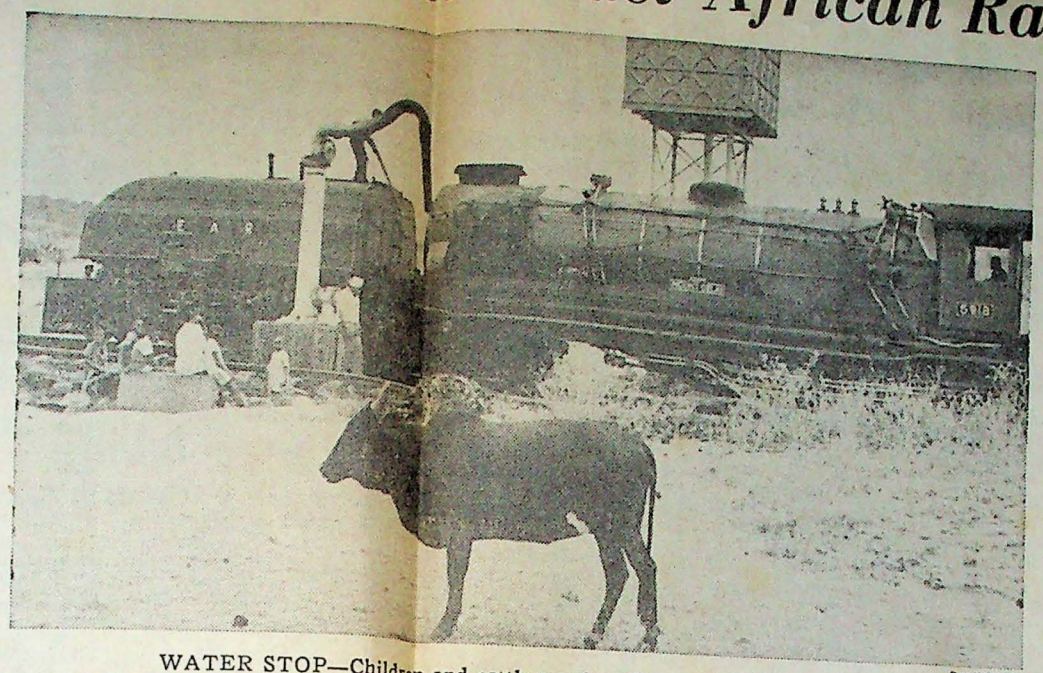
I am about to pull down the shade or leave the compartment when the porter knocks. He asks for $1.40 for bedding. We discuss whether he should make the top berth or the bottom, how much dinner is ($1.55), and what is on the menu (lamb). Still the Africans in third class watch me through my window. Finally, finally, our train goes on.

Heavy-Handed Humor

In the dining car, with carnations on the table, dinner is served. A German is attempting wit with two American girls seated at his table. "So there was this Peace Corps fellow. And he tried to swim to the island. And from Peace Corps he became Peace Corpse. They took many photos" (he is enjoying this part) "to show him before and after, the difference between Peace Corps and Peace Corpse." The girls leave before he has finished eating.

After dinner, Africa rolls by with the tha-dump, tha-dump of wheels passing over rail joints. A lantern glimmers in a window, then disappears. Black, bulking elephant shapes of freight cars pass in the night. Stars hang with the false profusion of Christmas cards. From the compartment sealed off against the world, shutters down against the corridor light, clothes swaying on a hanger with the rhythmic creaks and rubbings of the train, I fall asleep to dreams of Rousseau's lion.

The dawn lights Isak Dinesen's Ngong Hills south of Nairobi. Because Kenya is on the equator, the sun slides up at the same hour every day like a painted face on a grandfather clock. During that night we have passed the place in Tsavo where two manless man-eating lions delayed work on the railroad for three months in 1897. When they were finally tracked to their lair, a pile of human bones, metal bracelets, earrings and other indigestible trinkets was found. The lions are now stuffed themselves in the Chicago Museum of Natural History. And 70 miles south of Nairobi we pass Kima, where in 1900 a man-eater climbed out of a train window with the superintendent of railway police in his mouth. That car is in the Nairobi yards.



WATER STOP—Children and cattle watch while train takes on water south of Nairobi.

Ron Hollander

It was on the train through Tsavo that Churchill, who judged this "one of the most romantic and wonderful railways in the world," had an "ordinary garden seat" fastened to the cowcatcher of his locomotive so he could grandly survey the countryside. His train would stop at a siding, he would get off, shoot a rhino or two, then continue on his way. Today, little has changed on the day steam freights through Tsavo. A 250-ton locomotive rumbles past two rhino under a tree. They are unimpressed at the passing of their universal metaphor and continue browsing. A baboon climbs down leisurely from a semaphore, scowling at being disturbed. A Thompson's gazelle races the locomotive at 40 miles an hour for more than a mile, hurdling track markers as it runs, before turning off onto the scrub plains. Five giraffe gallop across the rails, the train almost hitting the last one. Ostrich peck gravel at trackside. And the elephants come down to the tracks to drink.

They appear first as gray-brown spots under the acacia trees on the shimmering plains. The northbound freight rests on a siding waiting for the down train to pass as they amble toward the tracks. A warthog family scatters before them, trotting off with tails in the air. There are six adult elephants with a baby in the middle. They stop 50 yards from the tracks where a small stream still holds water on the dry plains. The wind blows strongly from the elephants to the train, keeping them from hearing or smelling us, the two senses on which they depend.

I climb down from the cab with locomotive inspector "Legs" (Rugby) Baldwin. Crouching from bush to bush, running through gullies, stopping to throw bits of grass into the air to test the wind, we come to within 15 yards of the herd. A bull stands guard facing into the wind while the others drink. To get a picture of the elephants with the train behind them, I run out of the protective cone of the wind and circle to the left. Alone, on one knee, with the plains behind and 40 tons of elephant swinging toward me, I belong to Africa for the first time. The elephants have my scent now. They turn, huge ears out, trunks up. As the herd starts forward, I run full out back into the wind and safety. The down freight has passed. I climb aboard the brass-polished cab of No. 5918 and continue on my way, much as Churchill might have done 64 years ago on a warm, sunny morning in Kenya.

As we approach Nairobi, morning starts with a tap on the door and the serving of tea with milk. Although Kenya is quite independent and Africanized, colonial habits endure, as do English breakfasts: Kenyan paw-paw melon, oatmeal, eggs with toast and sausage, more tea, for $1. In the dining car there is the bright-before-school-7:30-news cheeriness of sunshine on the breakfast table. The German eats alone.

On the platform, third-class passengers carry their luggage on their heads. First-class travelers hand theirs through the windows to porters: "Taxi, *bwana*?" A crowd of relatives and hustlers lingers in front of the station, for the 8 o'clock arrival of the Mombasa train is the social event of the day at the station until the southbound train leaves at night. We are an hour and 20 minutes late, and the train to Kampala is waiting.

Joyous Procession

The sunny ride north out of Nairobi, through the once colonial, once white Highlands, up the Rift Valley, is a joyous procession of orange-tiled country stations and their platform markets. Thick-hipped women meet the train, selling woven baskets. An old man, his clothes so tattered that his army jacket merges with his shirt and that with his undershirt, offers oranges, cauliflowers, cabbages, carrots, potatoes. "Do you have a license to take everyone's picture?" he demands loudly in Swahili. I buy five oranges for 7 cents. Teen-age venders in American sport shirts hawk water glasses, toothbrushes, baby clothes, shampoo and combs that they keep stuck in their hair.

On the train, the ticket examiner (conductor) disappears into an empty first-class compartment. He emerges 40 minutes later buttoning his jacket, followed shortly by an African woman in a pink shirt. Two hens tied by their legs squawk in a corner of the third-class car, next to a pile of sugar cane and a full branch of ripe, green bananas.

By noon the train is climbing the east wall of the Rift Valley, the great fault in the earth's crust stretching from Damascus to Mozambique. Following the railroad's completion in 1901, passengers would disembark at one level of the Rift escarpment, then descend by cable car to another waiting train. Today, boys in tattered undershirts beg along the tracks, running desperately beside the train as it leaves the station. "*Bwana*, give me 50 cents," a 5-year-old with dripping nose pleads, torn between keeping his eyes fixed on the white *bwana* looking down from his private compartment and watching the ties and sharp stones over which he is running. "*Bwana*, give me 10 cents," he is crying, dirty palm out. The train is gaining speed. "*Bwana*, please, *bwana*." I throw down 50 cents, but it does not ease the discomfort with which white America travels through black Africa.

At lunch in the dining car, an Italian priest with a goatee is having a philosophical discussion with two long-haired British students. "The ultimate end of any activity is man, and his soul," the priest is saying.

"I disagree," says one of the students. "Man is only part of the end. Man is too *selfish to be the total end.*"

"The ultimate end of your work is pleasure, then?"

"No, the end is happiness."

Fortunately, Lake Nakuru, with its pink strip of thousands of flamingoes, appears on the left, interrupting the discussion. Out the window, women clear brush with pangas (broad-bladed machetes) or break up the earth with mattocks. They swing them over their heads, bending from the waist with their backs straight and stiff in a characteristic African posture. Boys play soccer on a slanting, stubbled field, and just when I feel I am far from home, a Kenyan in the next compartment plays "Georgie Girl" on his portable record player. The kitchen staff is asleep, sprawled out in the booths of the dining car.

Evening comes and the African night is again around me, the stars more real than the black land, and my only tenuous link with the world is the clicking and creaking and swaying of the car carrying me to the source of the Nile.

At dawn the train passes over the Victoria Nile at Jinja, where Speke discovered the source of the 4,000-mile river. "Shave your heads and bathe in the holy river, the cradle of Moses," he enthusiastically told his men. This morning, as if hearing these words, an African soaps himself in the tall reeds on the edge of the Nile. He looks up and smiles as we pass, his black body iced in white.

The Source

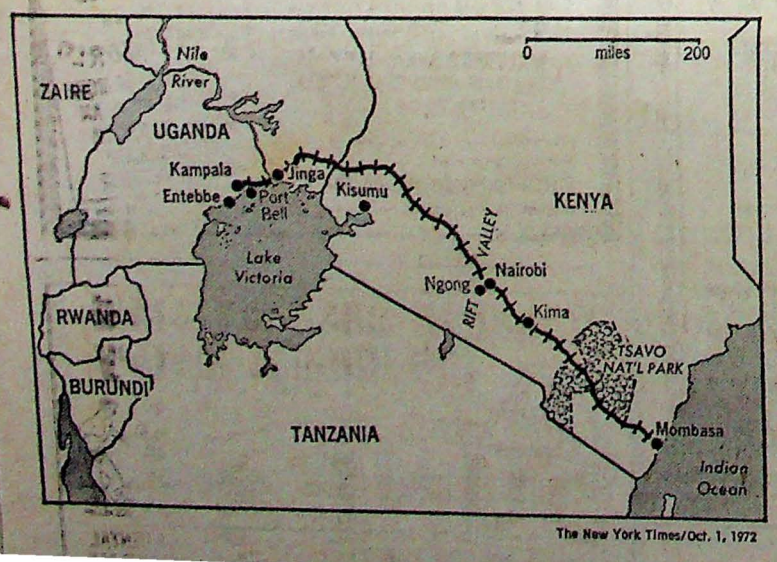
The next morning the sun is pink on the horizon as I stand on the shore of Lake Victoria at Entebbe, 20 miles from Kampala. Is it possible that this great, waveless Lake Michigan is the source of the NILE? Hopping out of a minibus, I find it hard to realize what this place meant to a world that had blank spots on its maps; of walking 14 months through the middle of Africa a little more than a century ago to find this placid lake where white egrets circle like gulls and black and white pied kingfishers drop like stone for fish.

Silhouetted against the dawn, six men are pulling in a net, hauling the homemade rope hand over hand. They sort the fish as they flip-flop, suffocating on the sand beach. I share my breakfast of biscuits and chocolate, and then we talk.

"There are no taxis in America, right?" one of the men asks. I say no, there are taxis just as in Uganda. "But doesn't everyone own a car?"

I lie down in the sun, a journey ended. I think: I can reach the source of the Nile, anyone can. Who can reach six fishermen with the thought that some people in the United States leave their cars at home in order to take taxis?

RON HOLLANDER



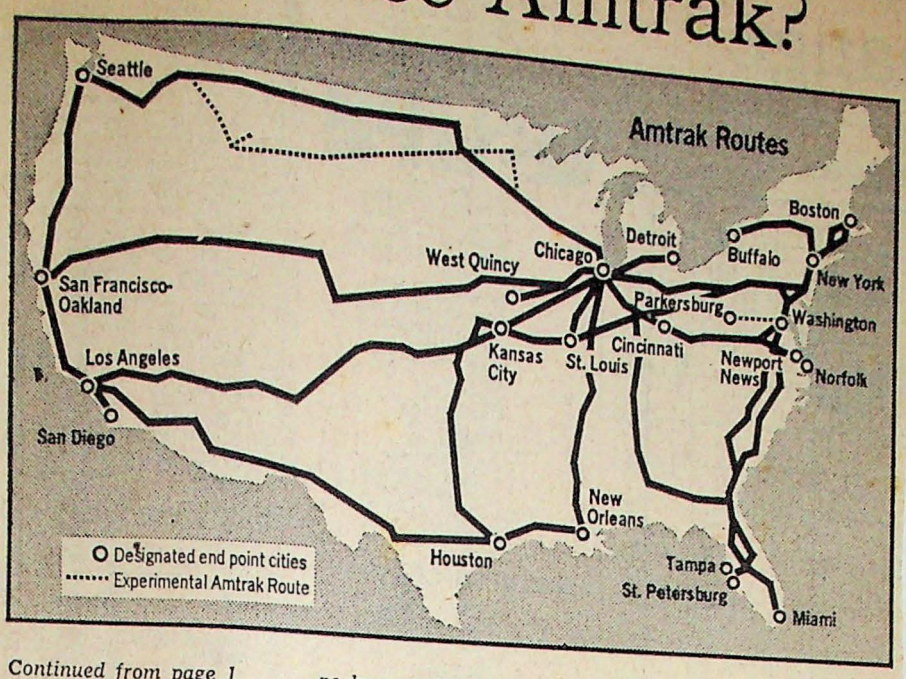
The New York Times/Oct. 1, 1972

If You Go, Don't Go Now

Any ride on the East African Railway that crosses the Kenyan border into Uganda should be put off until it is certain that the recent disturbances in Uganda—expulsions, arrests, an invasion attempt—are over. For when you do go, here is some pertinent information: Trains connecting Mombasa, Nairobi and Kampala leave once every day. Westbound, a train departs from Mombasa at 6:30 P.M. and arrives in Nairobi at 8 o'clock the next morning, and at Nairobi a train leaves for Kampala at 9:30 A.M. and arrives in the Ugandan capital at 9:45 A.M. the following day. Eastbound, the train leaves Kampala at 4 P.M. and arrives in Nairobi 24 hours later; the train for Mombasa departs at 6:30 P.M. and arrives at 8 o'clock the next morning.

First-class fare (two in a compartment) between Mombasa and Nairobi is $11.75; between Nairobi and Kampala, $15.20. Second class (four or six in a compartment) between Mombasa and Nairobi is $6.12; between Nairobi and Kampala, $7.90. Third class (coach) between Mombasa and Nairobi is $2.25; between Nairobi and Kampala, $2.84. There is no round-trip reduction. Reservations are required in all classes.

What Price Amtrak?



Continued from page 1

panies still run the trains that operated them before Amtrak was formed. The difference now is that Amtrak absorbs any deficits. It pays the railroads operating expenses plus 5 per cent profit and 4 per cent for liability insurance.

In return for turning over their equity to Amtrak, the railroads received stock in the corporation.

In good measure Amtrak has been kept rolling by direct grants from the Government that have so far totaled $210-million—an initial $40-million and an additional $170-million, which spilled over from fiscal 1972 into the current fiscal year.

Amtrak has also received $150-million in Federal loan guarantees for capital spending. It is authorized to receive another $50-million in guaranteed loans after July 1.

But Federal funding may be cut back and Amtrak may lose several of its long-distance trains after July 1 because of this.

The corporation is understood to have sought funding for fiscal 1974 that would essentially preserve the 21-route system mandated for it by the Department of Transportation. But the department and the Office of Management and Budget are said to have scaled down the request.

The funding cutback would be the basis, according to some sources, for a cutback of about four or five money-losing long-haul routes.

The final word on the funding cutback, however, is up to Congress.

●

Asked if Amtrak plans to abandon some of its routes after July 1, Mr. Lewis said: "We may petition the Interstate Commerce Commission to drop a few if we don't think we can get something out of them after two years of operation."

Although the 61-year-old Mr. Lewis had no previous experience in the railroad industry he had considerable experience in the transportation field. Before joining the General Dynamics Corporation, where he was president, he was executive vice president, a director and a member of the executive committee of Pan American World Airways. He also served as an Assistant Secretary of the Air Force for two years.

Mr. Lewis predicted during the interview that Amtrak would have its most rapid growth in short-haul, high-density corridors like the one in the Northeast that stretches for 430 miles from Boston to Washington.

He was also bullish over the future of the long-distance passenger trains that Amtrak operates.

In this connection, Mr. Lewis noted that contrary to popular belief some of Amtrak's long-distance trains, like the Super Chief, which runs from Chicago to Los Angeles, and the Empire Builder, which runs from Chicago to Seattle, were doing well.

He stressed that it would be possible to improve long-distance service by equipment improvements and by providing integrated travel packages with hotels, automobile rental companies and airlines.

Long-distance train travel has long been seen as a losing financial proposition by many industry executives, largely because of competition from the airlines. When Government planners conceived Amtrak, they said the future of passenger trains in the United States was in short runs of about 300 miles or so. The hope was that enough profit could be made on these routes to subsidize long-distance travel.

The New York-to-Washington run has turned out to be the prime example of this philosophy. Each day Amtrak has a total of 30 Metroliner and 18 conventional trips between the two cities.

In the period from January, 1972, to October, 1972 (the latest figures available), Amtrak's New York-to-Washington run had revenues of $23.3-million and a profit of $6.3-million. The route, which is operated for Amtrak by the Penn Central Railroad, accounts for approximately 20 per cent of Amtrak's entire revenues.

●

The Metroliner operation is in all likelihood the only impressive part of the Penn Central's enormous operation for Amtrak. The railroad operates 43.7 per cent of Amtrak's 24,000 miles of track and 63 per cent of its 189 to 200 daily intercity trains (some do not run every day).

Where does Amtrak incur its largest losses?

Mr. Lewis replied that it was "in areas where the population is very small." He added that long-haul routes were good if "you sell the seats and short-haul routes are no good if no one gets on the train."

Was he satisfied with Amtrak's operations?

Mr. Lewis replied that he would never be fully contented until Amtrak becomes fully competitive with the other modes of travel.

One of the main complaints against Amtrak is its weakness in dealing with the 13 railroads that operate its trains.

Critics point out that this has happened even though the railroads were relieved of their losses on passenger operations—estimated at $460-million a year when Amtrak was formed—and were also guaranteed a profit on the trains they continued to run, while the taxpayers absorbed any losses. In return, Congress required the carriers to pay Amtrak $65-million annually for three years to buy their way out of their debt-ridden passenger responsibilities.

These critics have noted that Amtrak demanded nothing in return as performance guarantees and did not include any provision for the quasi-public corporation to make the railroads adhere to any minimum quality of service.

In an interview, D. B. Herterich, a member of the 15-man advisory panel of Amtrk, said he agreed that "Amtrak has been to docile in dealing with the participating railroads."

Mr. Herterich, who is a vice president of the Manufacturers Hanover Trust Company, said that Amtrak should take a much firmer stand with the railroads since they perform a service for Amtrak for a fee.

He noted that although he felt that Amtrak had been a fairly successful operation, it had not been highly innovative and had up to now adhered mostly to a general formula.

Mr. Herterich suggested that Amtrak should consider starting a service like the Auto Train Corporation, which transports automobiles and their passengers aboard the same train.

He also suggested that Amtrak should improve its time-schedule tables and its advertising techniques, which he said did not compare with those used by the airlines.

Other complaints about Amtrak have included its inability to reduce unnecessary labor costs and the running of unprofitable trains.

INSTITUTO
NACIONAL
DE PARQUES

VENEZUELA

Caracas, 16 de Enero de 1.974.

Ciudadano
Dr. Enrique Tejera París
Presente

Reciba Ud. mi saludo y hago propicia la ocasión para enviarle copia de la comunicación enviada al Dr. Jaime Lusinchi que por si sola se explica.

Esta comunicación fué motivada por una conversación que sostuve con el Dr. Lusinchi donde me manifestó su contrariedad por la anacrónica publicación donde se decía no haberse aprobado la referida Ley a pesar del interés y cariño que todos habían puesto para su vigencia y en honor a esa verdad, decidí reconocerlo en la forma expuesta además de las rectificaciones periodísticas anexas.

Atentamente,

REPUBLICA DE VENEZUELA
PRESIDENCIA
INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

Ing°Antonio J. Agostini H.
Presidente

AJAH/sha.-

INSTITUTO
NACIONAL
DE PARQUES

VENEZUELA

Caracas, 16 de Enero de 1.974.

Ciudadano
Dr. Jaime Lusinchi
Congreso Nacional
Presente

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con el fin de saludarlo y darle las mas expresivas gracias en nombre del INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES (INAP) y en el mío propio por su espontáneo y decidido interés para que fuese discutida y aprobada por el soberano Congreso Nacional, la ley de creación de dicho Instituto. Sin embargo y a pesar de la inmensa alegría que dicha aprobación nos causó, hubo un lamentable incidente periodístico que ha venido a empañar tanto su decidida y desinteresada dedicación desde el punto de vista personal, como la de tantos de su colegas congresantes y la mía misma y al mismo momento a opacar el alto significado nacionalista que tuvo el de que trabajáramos para que se aprobara una ley de tanto contenido conservacionista, además de ser altamente educativa y de función recreativa para nuestro pueblo.

En efecto, desde hace cinco meses fuí entrevistado por el Periodista Reinoso de "El Nacional" quien siempre ha sido consecuente con mi causa en pro de los parques, pero quizás en esta ocasión vibró mas que de costumbre y pensaría que siendo exigente en sus expresiones podría lograr una mas rápida respuesta parlamentaria, pero afortunadamente no hubo espacio para ese reportaje y no fue publicado, y lo creo afortunado porque conozco bien el mecanismo de que las presiones periodísticas causan efectos contrarios en los congresantes quienes consideran que esas presiones son una forma antipática de aparentemente obligarlos a conducir sus procedimientos y decisiones. Pero lo deseable para aquel momento resultó doblemente desgraciado cuando por error y en forma anacrónica y extemporánea aparecieron dichas declaraciones pidiendo algo que ya estaba discutido, aprobado y superado, hasta el punto de que no solamente había aparecido en la Gaceta Oficial (5-10-73) como ley aprobada sino que también hubo una disposición ulterior a ella como era mi designación como Presidente del Instituto (5-12-73).

../..

Estas dos circunstancias eran ya suficiente como para aclarar el error periodístico implícito en la publicación, pero a pesar de ello me dirigí personalmente al Sr. Guillermo Tell Troconis quien al conocer el problema se mostró amplio y me ofreció publicar otras declaraciones que vieron la luz 48 horas después, donde se enmendaba el error, aunque el reportero no me complació al pedirle que se refiriera a las declaraciones indebidas que me perjudicaban al afectar a quienes como Ud., tanto me habían ayudado.

Por todo lo expuesto y creyendo haber dejado clara tan desagradable situación, cumplo con reconocerle a Ud. y a los Drs. Tejera Paris, Leidenz, López, Pérez Días, Zapata Luigi, Hurtado, Brito Villarroel, Sánchez Bueno, Fermín, Urbina, Damiani y otros, la gran voluntad y dedicación puesta en favor de la mencionada ley que motivó fuese aprobada por unanimidad dejando a un lado posibles diferencias políticas, ideológicas ó personales para beneficio de Venezuela y de quienes en ella habitan.

Anexo le estoy enviando los reportajes mencionados y una "BRUJULA" del Sr. Schael donde como periodista conoció y aclaró la situación.

Para concluír mucho sabría agradecerle que en alguna oportuna ocasión haga saber a los congresantes amigos de nuestro Instituto, el desagravio público de que fueron objeto ante el error cometido.

Atentamente,

REPUBLICA DE VENEZUELA
PRESIDENCIA
INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

Ing° Antonio J. Agostini H.
Presidente

AJAH/sha.-

c.c. Dr. Enrique Tejera Paris
Dr. Antonio Leidenz

FUNDACION DE ECOLOGIA
TECNOLOGIA Y PLANIFICACION
APARTADO 31 - CARACAS - TLF. 455033 - TELEX 21345 LEX

28 de abril de 1975

Señor Ingeniero
Antonio Agostini
Presidente del
Instituto Nacional de Parques
Ciudad

Estimado señor Presidente:

En respuesta a su memorándum No. 5013 del 22-4-75, me es grato devolverle los planos y el Proyecto de Parques que se van a construir en la zona Metropolitana.

Agradezco mucho a usted su atención.

Muy atentamente,

Enrique Tejera Paris
Presidente

4.5.75

Anexo: Lo indicado.

TUCION SIN FINES DE LUCRO

INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

Nº 5013

	DE
DOCTOR ENRIQUE TEJERA PARIS	Dr. ANTONIO J. AGOSTINI H.

ASUNTO	FECHA	
ENVIO DE PLANOS	22-4-75	Memorandum Corto

MENSAJE

Le estamos enviando Planos y el Proyecto de Decreto de Parques a construír en la Zona Metropolitana, enviado por la Gobernación del Distrito Federal para nuestro estudio y consideración; por ser el único ejemplar que tenemos le agradecemos la devolución del mismo a la mayor brevedad posible.

REPUBLICA DE VENEZUELA
PRESIDENCIA
INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

FIRMA

Antonio J. Agostini H.
Presidente

RESPUESTA

FECHA 22 | 4 | 75 FIRMA

EnoTeP

20 de marzo de 1975

Señor Arquitecto
Dante H. Savino La Salvia
Edificio Onivas
Oficina 801
Piso 8
Ciudad

Estimado Arquitecto:

Acabo de recibir su carta del 13 de marzo sobre la posibilidad de hacer un centro cultural en los terrenos que fueran del Gran Ferrocarril de Venezuela, en La Victoria.

Estoy muy de acuerdo con usted en que la construcción del centro cultural crearía la masa crítica suficiente como para realizar allí un gran parque, que es lo que nos interesa.

La combinación de centro de cultura y parque es la ideal y daría a la ciudad de la Victoria un atractivo y un modo de vivir de primer orden.

Me será muy grato colaborar con usted en la consecusión del terreno y en la realización de la obra.

Hoy lo llamé por teléfono pero no habiendo podido encontrarlo, vengo ahora a rogarle que se ponga en comunicación conmigo, para, que, juntos, hablemos con el ingeniero Agostini.

Muy atentamente,

Enrique Tejera París

DANTE GAVIRNO
ARQUITECTO C.I.V. CAM
TELEFONO 747017

Caracas, 13 de Marzo de 1.975

Dr. Enrique Tejera Paris
Presidente de FECOTEP
Ciudad.

Estimado Doctor;

Hace algunos meses asistí en el auditorium del Colegio de Arquitectos a una exposición de la Arq. Mireya de Lluberes, del Dr. Roberto Agostini y suya sobre los parques desarrollados en terrenos pertenecientes al Viejo Instituto de Ferrocarriles, donde pude constatar su gran interés por la conservación ecológica técnicamente planificada de esas áreas, así como de su importante aporte social con miras a proveer espacios sanos para la recreación de grandes masas.

El motivo de esta carta es la de buscar su apoyo para pomover y agilizar la consecución de unos terrenos donde ubicar el Centro Cultural de La Victoria, de cuyo proyecto he sido encargado por el Onic del Inciba según comunicación de la cual anexo copia.

Hablando con la Arq. Lluberes, con motivo de concretar su colaboración para el estudio paisajista del Centro Cultural, ella me aconsejó de que expusiera a ud. el caso por escrito.

Desde el momento que recibí la comunicación del Inciba, me trasladé a La Victoria y me puse en contacto con el Sr. Oscar Bravo Peña, presidente del Concejo Municipal del Dto. Ricaurte, con el Dr. Tobías Silva Otty, Diputado al Congreso de la República, quien es persona vinculada al medió y muy interesada en la promoción cultural y el progreso de la ciudad y con el Ingeniero Municipal Dr. Luis Lavieri.

Entre los varios terrenos visitados, algunos fueron descartados por no tener las dimensiones o la ubicación correcta, y otros por ser onerosa su adquisición para el Municipio.

Hay que hacer notar que un Centro Cultural como el que ha sido concebido por el programa de Infraestructura Cultural (ONIC), necesita de una ubicación estratégica, lo más próxima posible al centro de la ciudad y al alcance peatonal del mayor número de personas, para que "viva" y se convierta en fuente real y permanente de siembra de cultura e información para el pueblo.

En base a estas consideraciones, coincidimos en escoger el terreno que aparece marcado en rojo en el plano anexo de la ciudad y que tiene las siguientes características:

.- Estación de la Victoria entre las progresivas Km. 93 + 227,50 y Km. 94 + 000 (según levantamiento C. 179 de fecha 10/12/64 - Lotes 3 y 4 con una extensión de M2. 226.698,73 (Aprox. 22.67 Has.).
.- Ubicación: Sur del rio Calanche en la cercanía del Cuartel Cazadores.
.- Propiedad (al momento del levantamiento) : I.A.A.F.E.
.- Uso Actual: a) Manga de coleo. b) En días de trabajo, juego de bolas criollas por grupos de desocupados. c) Expuesto a posible invasión arbitraria y eventual construcción de ranchos por el lindero

DANTE SAVINO
ARQUITECTO
CIV CAV
TELEFONO
747017

sur-oeste. d) Semi-abandono y contaminación ambiental por desperdicios y basura y deterioro de una hermosa vegetación tipo bosque tropical por invasión de parásitos e insectos. e) En época de lluvia formación de lodazales con posible podredumbre de raíces por falta de drenajes naturales u artificiales al rio. f) La vieja estación en ruinas y al alcance de sucesivas invasiones por desposeídos.

.- Uso no conforme: El plano regulador de la ciudad niega su lotización para vivienda, etc.

.- Uso conforme: Zona Verde: parque recreacional-cultural. Instalaciones deportivas y parque infantil anexo a la recreación pasiva. Jardín botánico. Eventual Zoológico. Estacionamientos de servicio para la fuente de soda y el Centro Cultural.

1) Area necesaria para la ubicación del Centro Cultural (incluyendo jardines y estacionamiento): 100 x 200 mts. (2 Has.)
2) La presencia del Centro Cultural iniciaría el rescate de la zona dado que su ubicación esta prevista al comienzo del parque, aprovechando los claros entre matas que existen. (La manga de coleo limitada por elementos de acero es recuperable y puede reubicarse eventualmente en un lugar más consono del mismo parque, en base a una utilización racional y progresiva basada en un estudio preliminar de zonificación hecha por el Arq. paisajista.
3) Consideramos que dada la importancia histórica de La Victoria este parque, por la presencia del Centro Cultural con sus instalaciones y por su cercanía al centro de la ciudad, podrá convertirse en un espléndido lugar de esparcimiento no solo para los habitantes de La Victoria sino para visitantes externos de otros lugares, si es que llega a ser considerado un eslabón mas de la cadena de espacios recreativos que su fundación patrocina.
4) Una pasarela peatonal sobre el rio Calanche podrá eventualmente unirlo al Cuartel de Cazadores, cuando este se convierta en un segundo tiempo, como es aspiración de muchos, en Museo Cívico de la ciudad.
5) La ubicación del Centro cerca del acceso natural del parque podrá normalizar y controlar la entrada de visitantes al mismo sin que necesariamente los trabajos de acondicionamiento de las áreas restantes tengan que ser acometidos de inmediato.

Hasta aquí las consideraciones sobre el lugar.

En cuanto a la cesión del terreno para el fin propuesto, el Dr. Silva Otty había considerado la posibilidad de que el Concejo adquiriese todo el parque, por una cifra simbólica, para así agilizar todo el proceso de traspasos, vista la urgencia de una definición para poder proceder a un levantamiento exacto de las 2 Has. que nos interesan para el proyecto definitivo del Centro Cultural, cuyo contrato firmado por el Inciba, ya ha sido aprobado por la Contraloría de la Nación.

CIO ONIVAS - OF. 801 - PISO 8 - TEL. 72.55.33 - 72.47.22 - SABANA GRANDE - CARACAS 105 - VENEZUELA

DANTE H. SAVINO
ARQUITECTO
CIV. CAM
TELEFONO
74701?

Ud. con su experiencia e interés podrá proponer otros caminos y completar las gestiones ya adelantadas por el presidente del Concejo y por el mismo Dr. Silva Otty, (creo) con el Dr. Roberto Agostini, que aparentemente no era la persona a ser consultada en este caso.

Quedo en espera de su consejo y buenos oficios y adelanto las mas expresivas gracias.

Muy atentamente

Arq. Dante H. Savino La Salvia

CIO ONIVAS - OF. 801 - PISO 8 - TEL. 72.55.33 - 72.47.22 - SABANA GRANDE - CARACAS 105 - VENEZUELA

REPUBLICA
DE VENEZUELA

INSTITUTO
NACIONAL
DE CULTURA Y
BELLAS ARTES

EDIF. INCIBA
CALLE PARIS
LAS MERCEDES
CARACAS 106
CABLE INCIBA

PRESIDENCIA Nº 548

Caracas, 4 de Octubre de 1.974

Ciudadano
Arq. Dante Savino
P r e s e n t e.

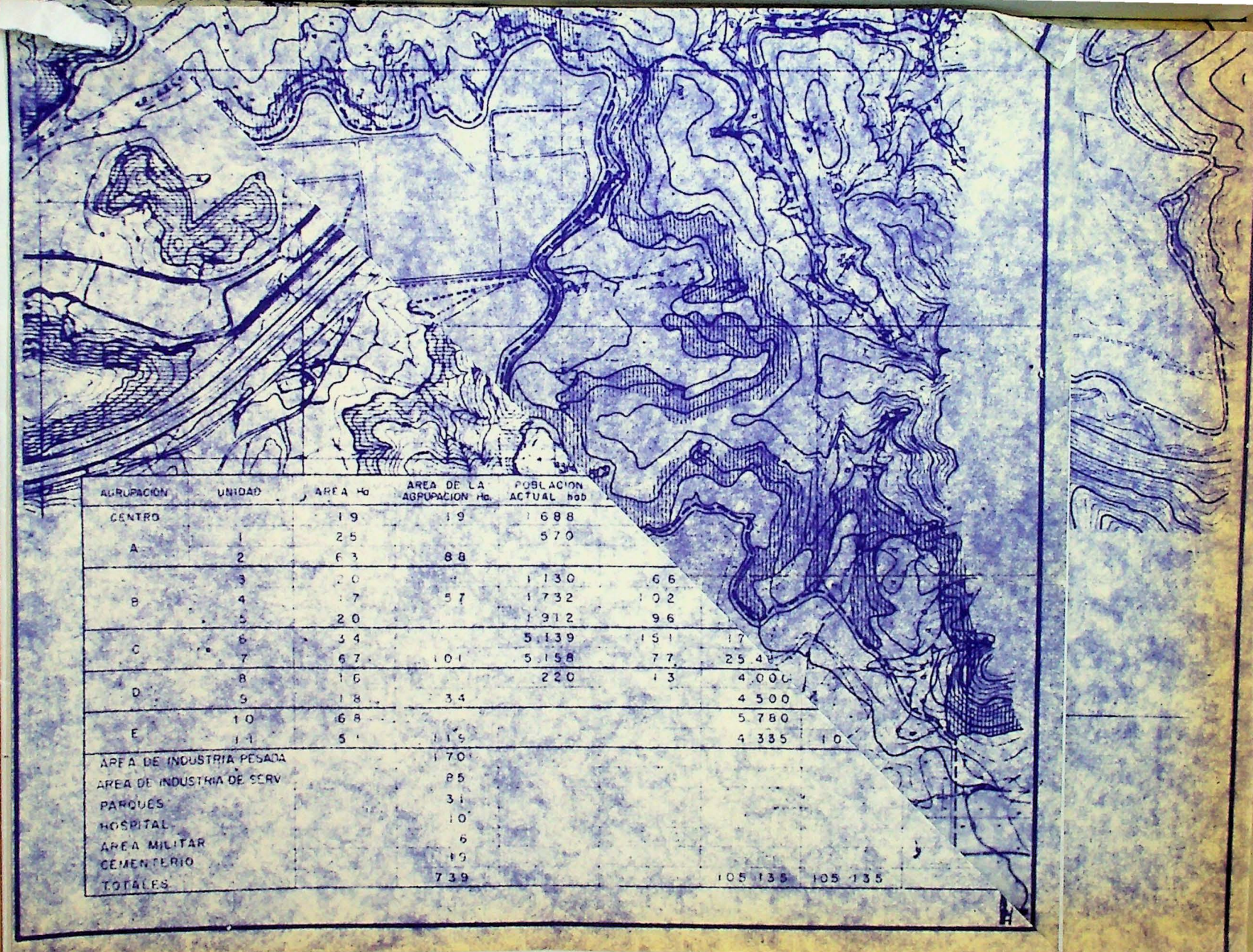
Por medio de la presente nos dirigimos a usted con objeto de participarle que lo hemos encargado de los estudios preliminares que permitan una adecuada selección de un área de terreno ubicada en La Victoria, Estado Aragua, para la ubicación del Centro Cultural La Victoria, y la posterior Programación, Anteproyecto y Proyecto, así como las tramitaciones correspondientes ante personas, Organismos privados, Municipales, Estadales o Nacionales involucrados en los estudios referidos especialmente en lo tocante al uso, valor actual de los terrenos, zonificación, tenencia legal, posibilidades de expropiación y gestiones ante la Gobernación del Estado Aragua incluyendo la Oficina de Planeamiento Urbano Local, Dirección de Planeamiento Urbano del M.O.P. (Arq. Pedro Sosa).

Sin más quedamos de usted,

Atentamente,

Lucila Velásquez
Presidente - Encargado

Arq. Luis Perdomo Delgado
Director
Oficina Nacional de Infraestructura
Cultural
(ONIC)



AGRUPACION	UNIDAD	AREA Ha	AREA DE LA AGRUPACION Ha.	POBLACION ACTUAL hab		
CENTRO		19	19	688		
A	1	25		570		
	2	63	88			
B	3	20		1 130	66	
	4	17	57	1 732	102	
	5	20		1 912	96	
C	6	34		5 139	151	17
	7	67	101	5 158	77	25 49
D	8	16		220	13	4 000
	9	18	34			4 500
E	10	68				5 780
	11	51	119			4 335 10
AREA DE INDUSTRIA PESADA			170			
AREA DE INDUSTRIA DE SERV			85			
PARQUES			31			
HOSPITAL			10			
AREA MILITAR			6			
CEMENTERIO			19			
TOTALES			739		105 135	105 135

Senad:-21-3-73
1° turno- 1468.9
N-52- jml.-

(En consideración.- Cerrado el debate.- Se vota:

Aprobado).-

EL SECRETARIO.- No hay ningún otro punto reservado,

señor Presidente.

EL PRESIDENTE.- Orden del Día, ciudadano Secretario.

EL SECRETARIO.- (Lee): Orden del Día:

Primera discusión del Proyecto de Ley del Instituto Nacional de Parques Urbanos y Suburbanos.

Señor Presidente, hay un informe que presenta la Comisión Permanente de Administración y Servicios.

EL PRESIDENTE.- Sírvase darle lectura.

EL SECRETARIO.- (Lee):

Para los Senadores que estén siguiendo la lectura del Informe, el artículo a que se hace referencia, Nº 7, no aparece copiado, entonces hay que recurrir a la página 4 en donde está copiado el artículo 7.

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA

DECRETA

la siguiente

LEY DEL INSTITUTO NACIONAL DE GRANDES PARQUES

Capítulo I

Disposiciones Generales

EL SECRETARIO (Lee): Proyecto de Acuerdo:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA
de Venezuela
Decreta

La siguiente Ley del Instituto Nacional de Grandes Parques

CAPITULO I

Disposiciones Generales

"Se modifica el artículo 1º del Proyecto original"- Perdón señor Presidente, la Comisión propone que se cambie el título de "Proyecto de Ley del Instituto Nacional de Parques Urbanos y Sub-urbanos por Instituto Nacional de Grandes Parques-". Esto en el encabezamiento de la Ley.

EL PRESIDENTE. Continúa el debate sobre la proposición de la Comisión en cuanto al cambio del Título de la Ley.

SENADORA PERMIN (MERCEDES). Pido la palabra. (Concedida).

Ciudadano Presidente, ciudadanos Senadores: La/la primera opinión de la Comisión en cuanto a la modificación del artículo de que se inicie con la denominación de la Ley nos sorprende, porque a ese juicio nosotros vamos a estar limitándonos estrictamente a los verdaderos Parques Nacionales y ¿por qué razón vamos a constituir una

ley sólo para los grandes parques en un país en donde las condiciones ecológicas han sido malogradas, precisamente, porque ya va dejándose aún a las urbanizaciones sin zonas verdes? Yo quisiera que algún miembro de la Comisión nos explicara cuáles son los beneficios que trae cambiar la denominación de la ley para grandes parques solamente, y entonces nosotros -aquí el Senador Damiani está comentando algo que entra en esta discusión- ¿Cuál es el tamaño de un gran parque? ¿100 héctáreas, 500, mil hectáreas, doscientas? Porque hay áreas de este país en donde sus características ecológicas pudiera suceder que con tres hectáreas pudiera hacerse un parque de un gran beneficio para una pequeña población; por ejemplo, todos nuestros municipios que han visto desaparecer sus ejidos ante la terrofagia de los terratenientes, y ahora de los urbanizadores o de los llamados urbanizadores, estarían muy felices con tener siquiera dos hectáreas para que allí hubiera un pequeño ambiente en donde se pudiera respirar un poco de aire sin monóxido de carbono, en donde pudiera estar la gente un poco tranquila, sin ruido: estas son las funciones de los parques. Entonces, por esa razón, yo creo que este es el primer punto que nosotros deberíamos debatir para clarificar esta denominación de "Grandes

Parques" que la Comisión ha mantenido, pues, o ha cambiado. No sé si oyendo la explicación de algún miembro de la Comisión no oigo yo oscureciendo, por lo cual quisiera escucharla antes de que pudiéramos continuar en nuestra intervención. Me reservo para cuando ellos intervengan, ciudadano Presidente.

SENADOR MURIADO DIAZ. Pido la palabra. (Concedida).

Ciudadano Presidente, ciudadanos Senadores: Voy a dar una pequeña explicación sobre el nombre de la "Ley de Instituto Nacional de Grandes Parques". Resulta lo siguiente: nuestros parques están divididos en varias partes. Hay unos parques que son controlados, manejados y cuidados por la Guardia Nacional, y quisimos darle nombre de "Grandes Parques" -ese fue el criterio de la Comisión- para sacar de allí los pequeños parques municipales que no están atendidos por un Instituto que se llama "Instituto Parque del Este", que es al que hacer le estamos cambiando el nombre para que pueda con derecho a ser lo que está siendo de hecho, porque actualmente está manejando 14 parques y los está manejando de hecho porque no tiene una regulación, una ley que lo rija. Fue ese el motivo por lo que se le dió nombre de

"Instituto Nacional de Grandes Parques" para sacar de allí lo de los Parques Municipales; y los otros grandes parques, quizás a los que hizo referencia la Senadora Fermín, son los que controla la Guardia Nacional.

Creo, así, haber explicado el problema.

SENADORA FERMÍN (MIRANDINOS). Pido la palabra. (Concedida). Ciudadano Presidente: Bueno, si ese es el criterio de la Comisión, yo creo que es una situación bastante, no vamos a decir peligrosa, pero vamos a decir no beneficiosa para lo que llamaríamos la finalidad de los parques en nuestro país; y es que vamos a multiplicar la administración de esos parques, teniendo por un lado los municipales, por otro lado los parques nacionales, por otra parte, estos parques urbanos, o como quisiéramos llamarlos, con denominación de Grandes Parques.

Así me parece que la situación de una Ley con relación a los parques debe estar enfocando precisamente el punto esencial para lo cual son creados los parques, para el beneficio humano y al mismo tiempo, algunos de ellos, para la conservación y protección de la fauna, para la conservación y protección de nuestra flora, para el

desarrollo de los Santuarios, cosa habíábamos en la oportunidad de la Ley de Tierra, sí, hay una serie de fines objetivos que están asignados a la existencia y creación y mantenimiento de parques.

Lamentablemente, en los últimos diez o quince años, en la mayoría de los parques y de las plazas nosotros lo que hemos visto son construcciones de paredes de ladrillos y de piedra, que serán muy elegantes y todo lo ustedes quieran, pero que todo eso lo que hace es reducir el ambiente propicio de parques que necesitamos. El parque tiene que ser lo más cercano a la naturaleza posible, porque nada hace un niño con salir de su casa donde está entre cuatro paredes para ir al Parque Carabobo donde se va a encontrar en otras 18 paredes, o a la Plaza de Candelaria donde tiene 24 paredes, con el peligro de que allí se golpee, de que ahí no hay ninguna posibilidad de esparcimiento para ellos, sino que donde quiera que va le encuentran un muro o una pared, cuando no hay cemento en el piso.

Por esa razón, pues, a mí me parece que hay una especie -yo no sé si hay una razón de orden administrativo para separar unos parques de otros- pero yo creo que por encima de los intereses administrativos cuando hablamos de una Ley de Parques, debería estar el fin humano, el fin realmente, digamos esencial de lo que es un parque.

y por esa razón lo único que no comprende, pues, es esta denominación de Grandes Parques. Nosotros los grandes parques que tenemos hasta ahora son todos teóricos: el gran Parque de El Avila, el gran Parque de Guatopo y otros tantos parques, en donde dolorosamente no vemos sino fuego y destrucción, porque la gente no tiene conciencia todavía de lo que es un parque, ni a que va la gente a un parque.

Por esa razón, yo creo que deberíamos precisar mejor esto de "Ley del Instituto Nacional de Grandes Parques", porque habría que definir lo que es un parque grande, había que entrar a lo que decía el Senador Deniznl, a precisar la extensión de un parque grande, y en eso sí que tendríamos que entrar, pues, en terrenos que son problemas difíciles.

EL PRESIDENTE. Continúa el debate.

SENADOR GALLEGOS MANCERA. Pido la palabra. (Concedida). Ciudadano Presidente, ciudadanos Senadores: En realidad el texto de la ley y hasta la denominación misma es desconcertante; y es desconcertante porque deja en la penumbra una materia muy importante, la definición de qué es eso de grandes parques. La Comisión tampoco dice nada al respecto. No más, la Exposición de Motivos es sumamente con-

fusa al respecto. Voy a leer la única parte en que se intenta aclarar algo, con el permiso de la Presidencia. (Asentimiento). (Lee):

"Se acuerda al Proyecto de Ley el Instituto Nacional de Grandes Parques tendrá a su cargo la construcción, ampliación, acondicionamiento, planificación, mantenimiento y explotación de parques y áreas recreativas a campo abierto, o de uso intensivo asignados y el conjunto de obras e instalaciones que en ellos hubiere".

Es decir, aquí no está definido grandes parques o pequeños parques, o medianos parques, sino que habla de parques en general. Ahora bien, en el texto de la Ley, Artículo 1°, se dice lo siguiente: (Lee): "Se excluye de esta Ley los Parques Nacionales, las Plazas y Parques Municipales y cualquier otro parque regido por Ley especial".

Bueno, esto lo que va a traer, si dejamos el texto así, sin dejamos esto sin definición, es un enredo realmente de gran magnitud, que va a ser negatorio, tal vez, el objetivo que se persigue con la Ley. El objetivo es palpable, el objetivo es la protección del medio ambiente. Ahora, la ecología -y eso lo sabe la Senadora Merced des Fermín- la ecología es indivisible, es un todo, es precisamente eso, una cadena estrechamente apretada de uno a otro extremo del

país. Está claro que aquí están involucrado problemas de carácter Municipal, de la Autonomía Municipal, el problema de los ejidos, en fin, una serie de cosas, pero la ley en lugar de abordar de frente esto,lo elude y se queda con una, a lo que yo llamo penumbra "Ley de Grandes Parques"; después en el texto no está explicado esto: Extensos parques de uso intensivo". La Comisión no lo explica; la Exposición de Motivos que precede a la ley tampoco. Entonces, es evidente que nosotros tenemos que ahondar más en este problema porque nos exponemos a crear un organismo burocrático más, que va a entrar en colisión parcial o frontal con otros organismos. Se excluye el Instituto o cualquier otro parque regido por ley especial, en fin esta es una cosa que nos tiene que hacer meditar, no para engavetar la ley, no para enviarla a una Comisión para se eternice sino acuerda a la mayor brevedad sí, porque lo necesitamos, pero sobre bases más claras, porque de otra manera nos exponemos a que esta ley en lugar de ser un instrumento de defensa del medio ambiente sea una cosa negativa en este terreno mismo.

Muchas gracias.

SENADOR DAMIANI (LUIS). Pido la palabra. (Concedida). Ciudadano Presidente, ciudadanos Senadores: Voy a utilizar quizás, la expresión, que acaba de utilizar el Senador Gallegos Manzera y que es un poco desconcertante: Primero, porque yo creo que el adjetivo "grande" está demás, tratándose de parques nacionales estos pueden ser grandes, medianos o pequeños, son parques nacionales y esta Ley debe amparar esos parques que están hoy bajo la dirección del Ministerio de Agricultura y Cría. Y quiero referirme concretamente al caso del Jardín Botánico de la Ciudad Universitaria. El ciudadano Presidente Constitucional de la República, doctor Rafael Caldera, decretó Parque Nacional al Jardín Botánico de la Ciudad Universitaria, eso no podrá tener más de cuarenta o cincuenta hectáreas a lo sumo. Sinembargo en la oportunidad en la cual el Centro Simón Bolívar quiso mutilar el Jardín Botánico, nosotros nos acogimos a una Ley en la cual para poderle hacer modificaciones al Jardín Botánico de la Ciudad Universitaria se necesitaba la aprobación de las Cámaras en sesión conjunta. Como yo/no he tenido tampoco tiempo de leer esta Ley, yo no sé si colide con ese artículo en la cual para hacerle modificaciones a los Parques Nacionales se necesita, como lo acabo de decir y lo repito, la aprobación de las Cámaras en sesión conjunta. Tengo entendido que los mal

llamados Parques Municipales, primero en algunas oportunidades no son tales parques, y seguramente al tratarse de una Ley Nacional no quedan incluídos en esa reglamentación ya que los Concejos Municipales gozan de la autonomía señalada en el Reglamento.

Así que considero que esta Ley sin necesidad, como dice el Senador Gallegos, de engavetarla, deberíamos revisarla, porque también eso daría lugar a que cada quien dijera que un gran parque es de cuatrocientas hectáreas, otro podría decir que es de ciento cincuenta hectáreas; y sinembargo, el Jardín Botánico de la Ciudad Universitaria, aislado, ese pulmón de los poco que le queda a Caracas no tiene más de cuarenta o cincuenta hectáreas, y está actualmente bajo el control del Ministerio de Agricultura y Cría.

Es todo, ciudadano Presidente.

EL PRESIDENTE. Con la intención de aclarar un poco el debate, la Presidencia quiere informar que el título original como vino en el Proyecto de Ley fue, el de Instituto Nacional de Parques Urbanos y Suburbanos; y que leyendo la Exposición de Motivos que acompaña al Proyecto, se entiende que la filosofía de la Ley era crear un Instituto justamente para la intensificación y creación de parques para el

disfrute de los ha-bitantes de las ciudades. En ese sentido es por lo que en el texto de la ley se encuentra la excepción de los Parques Nacionales que están sujetos a otro sistema, que están sujetos a otra organización administrativa, incluso a otro sistema de propiedad porque esos son de propiedad de la nación, y éstos entrarían a ser propiedad del Instituto si se llega a crear. Incluso en el mismo texto de la Exposición de Motivos se habla de que uno de los objetivos de este Instituto es justamente intensificar y estimular la creación de Parques Municipales.

La Presidencia en este sentido entiende que ha habido una contraposición entre la filosofía que señala la Exposición de Motivos y el cambio de títulos, que sin ninguna explicación ha hecho la Comisión. Esto para aclarar un poco más el debate. La ley vino fue con el título de "Ley de Parques Urbanos y Suburbanos", lo cual le daba ya un destino de parques destinados al uso de la ciudad.

Continúa el debate.

SENADOR HURTADO DIAZ. Pido la palabra. (Concedida).

Ciudadano Presidente; ciudadanos Senadores: En realidad usted, señor Presidente, ha aclarado en parte lo que yo voy a decir, por una parte, y por la otra quiero insistir en lo siguiente: "se excluyen"--dice el artículo 1° en una de sus partes--de esta Ley los Parques Nacionales". Los Parques Nacionales son sostenidos, manejados, conservados por la Guardia Nacional. Igualmente, acaba de hacer mención el ciudadano Senador Damiani del Parque de la Ciudad Universitaria que está regido, manejado, cuidado y mantenido por el Ministerio de Agricultura y Cría. Entonces, como quiera que el Instituto Autónomo Parque del Este controla 14 parques nacionales, y como quiera que el título de la Ley era "Parques Urbanos y Suburbanos" y como quiera que los parques urbanos serían las plazas públicas y a esos parques que se le da ese nombre y que manejan los Municipios, quisimos hacer entonces una Ley, un nombre de la ley que diga Instituto Nacional de Grandes Parques, o sea que no sean los parques pequeños.

Ahora, en consecuencia, la Comisión no tiene ninguna objeción a que se discuta y se pase de nuevo a la Comisión y se nombren

otras personas que contribuyan a que se le cambie inclusive este o el otro nombre, o lo que sea necesario para mayor claridad de la ley.

Es todo, señor Presidente.

EL PRESIDENTE. Continúa el debate.

SENADOR DOSO. Pido la palabra. (Concedida).

SENADOR BOZO.- Pido la palabra (Concedida).- Ciudadano Presidente, ciudadanos colegas Senadores: En principio debo hacer una aclaratoria y es que a pesar de que aparezco en la nómina de los miembros de la Comisión, no estoy asistiendo a esa Comisión por permiso especial que le pedí a la Presidencia, puesto que hay cabalgamiento de horario exactamente en el día cuando le toca reunirse a otra Comisión que vengo desempeñando desde hace muchos años y con la cual me siento más asimilado, que es con la Comisión de Asuntos Sociales. Eso explica que no haya firmado este Informe, y quiero expresar que posiblemente si hubiera estado en esa Comisión no hubiera estado de acuerdo tampoco con el cambio, porque la verdad es que este Instituto Nacional de Grandes Parques verdaderamente no expresa nada. Un parque puede ser pequeño, mediano o grande y no pierde la categoría de parque, como no pierde el vino la categoría de vino o el agua, porque si es una gota, un tonel o un océano es igual. Por eso yo creo que en principio la designación es errada y que sería preferible adoptar la primitiva que vino en el Proyecto, que es Proyecto de Ley de Instituto Nacional de Parques Urbanos y Suburbanos, o simplemente

Instituto Nacional de Parques, que allí cuando colida con algunas otras leyes ya en el articulado de ésta está definido cuando se debe considerar dentro del ámbito de esta Ley, respetando los artículos que también tienen otros institutos y que puedan colidir con éstos, que al fin y al cabo no es colisión sino respetar fronteras.

Me doy cuenta también de que aquí en la Exposición de Motivos se utiliza el término que se supone se iba a adoptar en la discusión, cuando se dice de Grandes Parques, cuando como se debe copiar en la Exposición de Motivos es exactamente el título original, que no se puede cambiar, puesto que este cambio estaría sometido a la votación del Congreso , por lo que se debe conservar en la Exposición de Motivos el título original. A pesar de que todos tenemos en nuestras manos la Exposición de Motivos, por la festinación como se nos dio esta Ley, estoy seguro por lo que le he oído a otros Senadores, no conocen íntegramente el texto de la Ley, creo que lo acaba de expresar el Senador Damiani; y si se lee detenidamente esta Exposición de Motivos, se van a justificar todas las intervenciones que se han llevado a efecto, porque efectivamente no hay porqué cambiar este nombre; y segundo, parcelar una materia que tie-

no dentro del ámbito de la Nación una unidad que no se puede romper porque es un biotipo, es una .....biológica, que al romper un eslabón, como acaba de decir la Senadora Mercedes Formín, se rompe todo un conjunto de principios y de elementos que al fin y al cabo no van a beneficiar nada. En esta Exposición de Motivos está muy bien definido lo que es un parque, la finalidad, lo que se busca, y también está definido, digamos intrínsecamente, para utilizar un término así, lo que podría diferenciarlo por ejemplo de lo que se llama reserva, que son de otra índole; las reservas tienen por objeto fomentar, mantener, procrear fauna y flora, pero en términos gigantescos, como por ejemplo en Kenya, y para digamos racionalizar deportes. Estos parques urbanos y suburbanos tendrían una finalidad distinta, son parques más que todo recreacionales, y por eso, yo no se si es que me apoyan los otros partidos, pero para que salga esta Ley en los términos que requiero una Ley salida de un Senado, de un Congreso, sería preferible que se le diera un poquitín de estudio más y sacrificar un mínimo de tiempo a la conformación de una Ley, o mejor dicho a un estudio más detenido de esta Ley, que permitiera en principio conservar el título original, o modificarlo en un sentido que fuera más racional y más acorde con el título original, que es lo que verdaderamente define el espíritu de esta Ley, que es el

título original de esta Ley. No se si no querría acompañar los otros partidos, estoy hablando a nombre mío personalmente, pero creo que sí se debe estudiar esta ley, porque tiene además algunos errorcitos que sería bueno confrontar con los integrantes de la Comisión para sacar una ley mejor estructurada y más acorde con las necesidades del medio ambiente.

EL PRESIDENTE.- Justamente, la Presidencia iba a pedirle al Senado que, vistas las observaciones que han surgido en la sesión de hoy, le parece lo más conveniente regresar el Proyecto al seno de la Comisión para que se haga sobre el mismo un estudio más detenido. En este sentido la Presidencia le va a agradecer a los Senadores que han intervenido, así como también a los que tienen conocimiento de esta materia y preocupación por esta necesidad de crearle nuevos ambientes a las comunidades, que hagan uso del derecho que tienen para incorporarse a cualquier Comisión y que, en consecuencia, se incorporen a esta Comisión para colaborar en una forma efectiva para que el Proyecto cuando venga no provoque debates inútiles, ya que podemos hacer este trabajo sin perder mayor tiempo en el seno de la Comisión, y le va a proponer concretamente al Senado el diferimiento de la materia, para que regrese al seno de la Comisión para un mejor estudio.

SENADOR NARVAEZ.- Pido la palabra (Concedida).- Señor Presidente, honorables Senadores: La verdad es que yo no imaginaba que el nombre de la Ley iba a ser su primer obstáculo para su discusión, sin embargo, aquí se han dicho muchas cosas interesantes que vale la pena, quizás, que los miembros de la Comisión consideren, discutan y lleguen a algunas conclusiones que satisfagan, sino a todos al menos a la mayoría de los colegas Senadores. Pero yo quiero decir lo siguiente: que la Comisión de Administración y Servicios, con excepción del honorable Senador Ruiz y de otros honorables Senadores, estudió y discutió en su seno esta Ley con gran cariño, con gran interés, algunas veces presidió esa Comisión su titular el Senador Hurtado, otras veces la presidió el Senador General Pedro Quevedo, y siempre hubo una cordialidad y entendimiento para todas las modificaciones que se le hicieron, que con excepción del título fueron modificaciones si se quiere formales, no trascendentales, acaso hay una modificación trascendental que se quisiera que pasara realmente aprobada por todos los Senadores. Pero debo decir que la Comisión, como está establecido en las leyes nuestras, fue visitada por el Senador Tejera París, quien expuso algunos puntos de vista muy interesantes, a la manera de ver de la Comisión, sobre este Proyecto de Ley y el autor,

sí se quiere, de este cambio de nombre fue el Doctor Tejera París, quien, en forma también separada, estudió este Proyecto y ayudó a la Comisión en su trabajo. Qué es lo que él sostiene? o qué es lo que se sostiene para sostener, valga la redundancia, el nombre que convino la Comisión se le diera al Proyecto? Separar unos parques de otros, como aquí lo ha explicado el Presidente y lo ha explicado también el Senador Hurtado, Presidente de la Comisión. Hay parques nacionales, por ejemplo, el Parque de El Avila, el Parque Henry Pittier en Aragua, que se salen del control de esta Ley y de otras leyes y por su naturaleza son parques, y por su inmensidad inclusive, son parques que están controlados en otra forma y los controla y los hace respetar la Guardia Nacional. Yo diría que si este Instituto, por ejemplo, controlara parques de esa naturaleza es muy difícil que este Instituto pueda en un momento dado evitar incendios en el Parque de El Avila o en el Parque Henry Pittier en Aragua o en otro similar, porque no va a tener el personal y la característica que se necesita para luchar contra el fuego inclemente, que dicho entre paréntesis, voy a aprovechar la oportunidad, con el perdón y el permiso de la Presidencia, de

refrescar aquí que Venezuela está incendiada por sus cuatro costados, que es triste y horrible observar el panorama, Venezuela está convertida en una tea y aquí en el Senado se han hecho infinidad de recomendaciones y proposiciones inclusive concretas para ver si se le encuentra una forma que permita controlar esa situación y controlar esa devastación que se está haciendo por medio del fuego en Venezuela y, antes de finalizar el año 72 el Doctor Arturo Uslar Pietri se refirió,no es por cuánta vez porque lo han hecho aquí otros Senadores, se refirió a este gran problema que sufre Venezuela y terminó haciendo una proposición para que la Comisión de Agricultura y Cría, lo recuerdo exactamente, trajera aquí algo concreto que orientara al Poder Ejecutivo sobre la mejor manera de combatir este desastre. Aprovecho, pues, con la venia de la Presidencia, de recordarle a la Comisión de Agricultura y Cría que renuevo esa aspiración y nos traiga aquí una proposición que permita al Senado hacer algo por el incendio que se está haciendo en forma desastrosa en el país.

Ahora, continuando con los grandes parques, la idea realmente es hacer una división: esos grandes parques controlados en otra forma por la Guardia Nacional como están controlados actualmente; los parques pequeños: jardines, plazas públicas, etc., que no ame-

ritan una intervención extraordinaria, sino que pueden ser perfectamente bien dirigidos, cuidados y controlados por los Municipios, que queden a manos de esos organismos, porque entendemos nosotros y ha entendido la Comisión que no se puede despojar a los Concejos Municipales del derecho y el deber de fomentar en plazas, parques, etc. para la recreación de los pequeños y de los grandes. Se dice Grandes Parques pensando, por ejemplo, en el Parque del Este, y se dice Grandes Parques pensando en el Parque de Los Teques, no recuerdo cómo se llama, y se dice Grandes Parques pensando en el Parque Estarida en Barquisimeto y en el Parque Carabobo, por ejemplo, en el Estado Carabobo. Ahora, qué pasa? Puede pensarse incluso que esta Ley o esta Comisión está creando un nuevo Instituto Autónomo. Les digo que yo personalmente soy enemigo y contrario y alérgico a la creación de nuevos Institutos, pero es que la Ley por esta parte lo que hace es transformar, y por eso convinimos en ello, lo que hace es transformar el Instituto de Parque del Este en Instituto de Grandes Parques. Por qué se piensa que esto debe ser así? Porque la Directiva del Parque del Este está en una situación irregular: como estos parques que yo he mencionado antes, el Parque Carabobo, el de Los Teques, etc. las autoridades

consideraron que debían ponerlo, para su mejor cuido etc., en manos de alguien responsable y ese alguien responsable encontraron que era la Dirección que tenía el Parque del Este, por experiencia, etc., y esta Directiva del Parque del Este está controlando no se si son exactamente catorce parques, pero está cercano, los está dirigiendo, los está manteniendo y hay una forma irregular, porque el Parque del Este realmente, legalmente, no podría entrometerse en el Parque Carabobo, por ejemplo, o en otros parques fuera de su jurisdicción actual, sin embargo, ellos los están atendiendo y los están atendiendo bien y se les presentan muchas veces problemas de Contraloría, incluso con la Contraloría Nacional, por lo cual se ha llegado a un acuerdo administrativamente para que no sufran menoscabo ni perjuicio el desarrollo y cuido de estos parques. De manera, pues, que hay una razón realmente fundamental, que yo considero valedera, para que aceptemos primero que se transforme este Instituto de Caracas en un Instituto Nacional y hay una razón valedera para que este Instituto controle ciertos y determinados parques.

De todas maneras yo lamento profundamente que no esté aquí el Senador Tejera París, porque él incluso nos informó que al respecto había conversado y se había reunido con una Comisión del Mi-

nisterio de Obras Públicas y estuvieron perfectamente de acuerdo en esta circunstancia. Ojalá que él estuviera aquí para que ratificara esto.

Ahora, sobre la proposición de diferir yo voy a aceptarla porque el Jefe de la fracción nuestra no ha dicho que la acepte, pero la verdad es que la opinión de la Comisión no era esa.

EL PRESIDENTE.- Perdón Senador. No una sugerencia de la Presidencia.

SENADOR NARVAEZ.- No, es que aquí el Jefe de la fracción de Acción Democrática no está sugiriendo que acepte su proposición y a mí no me queda más recurso, claro, dejo en campo libre a los demás miembros de la Comisión para que hagan lo que a bien tengan al respecto.

EL PRESIDENTE.- Muchas gracias, ciudadano Senador.

En todo caso no se trata de someter esto a votación, sino por la vía del consenso, pues, la sugerencia de la Presidencia en vista de la disparidad de criterios sobre la propia Ley, me parecía que lo correcto era que se remitiera nuevamente a la Comisión y que allí pudieran colaborar los Senadores interesados especialmente en la materia. Yo creo que si todos los Senadores que han intervenido y con

la aquiescencia que le ha dado también el Senador Narváez está de acuerdo, pues, podríamos devolver el Proyecto a la Comisión para hacer este estudio ulterior. El propio Presidente de la Comisión, el Senador Hurtado, está haciendo señales de asentimiento. De tal manera que vamos a entender que el Senado está de acuerdo en que el Proyecto regrese a la Comisión para un estudio posterior.

Los Senadores que estén de acuerdo lo manifestarán con la señal de costumbre (Pausa).- Aprobado.

No hay otra materia, ciudadano Secretario?

EL SECRETARIO.- No hay ninguna otra materia en el Orden del Día, ciudadano Presidente.

EL PRESIDENTE.- En consecuencia se convoca para la sesión de mañana a la hora reglamentaria y se levanta la sesión (A las 7:35 P.M.)

Los taquígrafos: Hipólito Acosta Morlo
Julia Marcano L.
Evita Campos
Anaisabel de Pietrantoni

@ Ecolep

M E M O R A N D U M

I - En Ejecución

Parque Popular Los Lagos.-

Dentro del vasto plan de un sistema de parques "Carretera Panamericana - El Encanto - Tejerías", el Instituto de Estudios Regionales y Urbanos de la Universidad Simón Bolívar ha terminado ya el proyecto de construcción del gran parque nuevo de Los Lagos (Los Teques).

Este parque será aproximadamente del tamaño del Parque del Este, que costó 80 millones de Bs aproximadamente, pero podrá hacerse con un máximo de 11 millones.

Se cuenta por lo pronto con:

a) Plan básico panamericana - Encanto - Tejerias.

b) Planos de Ejecución del parque de picnics Los Lagos a construirse en terrenos del Ferrocarril.

c) Los vecinos de Los Lagos ceden la importante zona verde de su urbanización para incorporarla al futuro Parque.

(*) Se necesitan ahora 2,8 millones para comenzar este Parque y ponerlo en servicio a fines de 1974.

(*) Se necesitan ahora 1,7 millones para continuar la rehabilitación de " El Encanto " ; poner a funcionar el tren, ya rehabilitado, (Fundación de Ecología) construcción y reconstrucción de material

(rodante y estaciones.

(*) Se necesitan Bs 700.000 para realizar estudios de transformación de la panamericana en via panoramica (primera etapa: Los Caobos a Los Lagos), y estudio del proyecto Encanto - Tejerias. (Todo por el

mismo Instituto de la U.S.B.).

II

La cuestión de vigilancia.-

Para vigilancia de los Parques Los Lagos - El Encanto (subvención a las F.A.C.) Bs 255.000. Construcción de un cuartelillo y dos puestos de guardia Bs 60.000.

III - Caricuao

En Caricuao se puede construir un Parque Metropolitano con una extensión de más de 300 ha. La Gobernación cercó parcialmente este terreno y empezó el movimiento de tierra para el Estacionamiento.

Este parque constará de un parque Zoológico moderno, con una extensión de aproximadamente 60 ha., y el resto será área recreativa, con paseos, miradores etc.

Debe desarrollarse un proyecto lo más natural posible, respetando la ecología al máximo.

La primera etapa del Zoológico constará de: Estacionamientos, Servicios al público (Kioscos, baños públicos etc. Vialidad interna en gran zonada, zona de picnic, zona de servicio.

Las exhibiciones Zoológicas se basarían en espejos de agua para Aves acuáticas y Zancudas en libertad, ambientes naturales para animales de la fauna criolla, planicie africana como atractivo especial.

La parte recreativa contará de una vialidad simple, con miradores, establos para caballos (para alquiler) comederos y bebederos para atraer la fauna de la zona, Sanitarios públicos, paseos peatonales etc.

Debe tomarse en cuenta que las entradas, arrendamientos, trencito etc., por lo menos automantendrían este Parque.

Se necesita una inversión de hasta 5 millones para abrir el Parque al público en diciembre de 1.974.

Estac
memo

Para
Gran
con
orige
cance
y fue
el
Henr
truir
istmo
Na
gurar
dade
costo
El
teres
ingle
gura
pand
rica
ferro
En
gobe
anot
que
recor
ester
el li
fijad
El
guré