ECOTEP
ENCANTO

1968-1975

PARTE 2

E.T.P.

Enjoy a pleasant trip to

El Encanto

FERROCARRIL HISTORICO DE LOS TEQUES
EL ENCANTO

In the same train of old times.

HORARIO

Sábados, domingos y feriados Bs:

A.M. 9 10 11 11.30

P.M. 12,30 - 1,30 2,30 - 3.30 - 4,30 5.30

Regresos:

A.M. 9.30 - 10.30 - 12.00 - 1.00

2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 6.30

LUNES A VIERNES:

SALIDAS

A.M. 9:00 11:30 P.M

P.M. 2

(Trenes especiales, previo arreglo)

Precio del pasaje (ida y vuelta);

Adultos Bs. 25,00

Menores de 12 años Bs. 12,00

Enjoy a pleasant trip to

El Encanto

In the same train of old times.

FERROCARRIL HISTORICO DE LOS TEQUES
EL ENCANTO

HORARIO

Sábados, domingos y feriados:

Salidas:

A.M. 10 11 11.30

P.M. 12,30 - 1,30 2,30 - 3.30 - 4,30 5.30

Regresos:

A.M. 9.30 - 10.30 - 12.00 - 1.00

2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 6.30

LUNES A VIERNES:

SALIDAS

A.M. 9:00 11:30

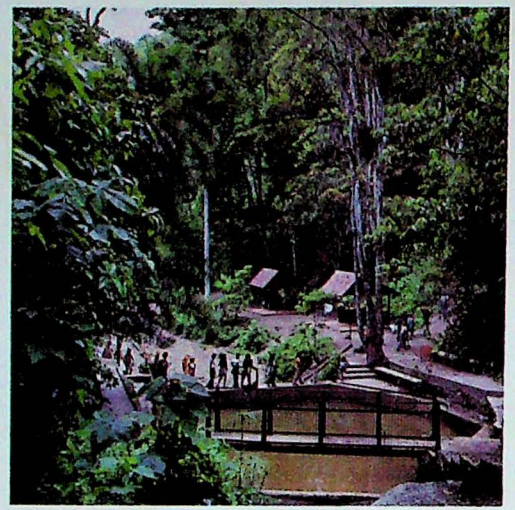
P.M. 2

(Trenes especiales, previo arreglo)

Precio del pasaje (ida y vuelta):

Adultos Bs. 25,00

Menores de 12 años Bs. 12,00

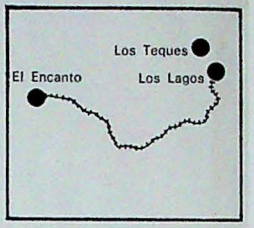


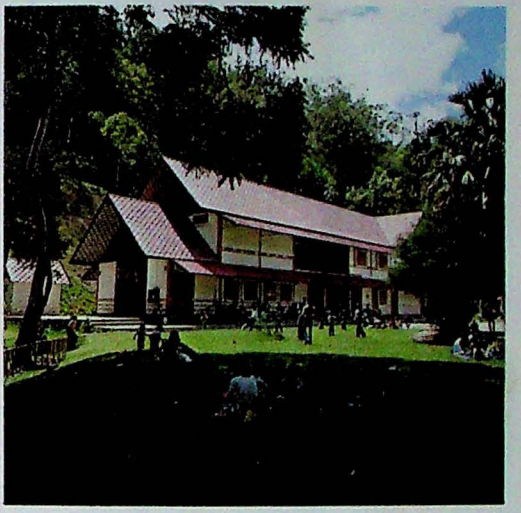
El Encanto Park,
wild natural beauty.
Full of beautiful, century-old trees, El Encanto is found hidden in the heart of the mountains, where the altitude of 3,880 feet above sea level, allows the enjoyment of a deliciously cool climate. The impressive countryside which appears before the traveler as the train proceeds along the picturesque track of slightly over 3 miles, is a great invitation to take a few hours of relaxing and pleasant respite, not only for nature lovers and children, but also for the tourist, who without having to go very far, can discover an outing of inexpressible beauty accompanied with all the required service facilities.
A center has also been built for seminars and conferences of up to 80 people.

The management will be pleased to assist in the organization of special tours, conferences, school outings, etc.

A Fantasy Trail
The railway station of the new park of Los Lagos (Los Teques) has been furnished with a spacious parking lot. It has already been used as a background for films. There are to be found shady trees, flowers and ornamental iron railings. The whistle of a train is heard announcing its departure. The "Halcon" locomotive, a carefully restored antiquity from 1892, begins to move puffing a cloud of steam.
The train passes through seven tunnels, one of them over 2,600 feet long and takes 22 minutes to El Encanto: a paradise made to forget loudspeakers, horns, traffic and all the afflictions of the city; a place where the breeze tenderly caress the flowers. Where noises leave with the train. Where the air is kept free of contamination.

The Historic Railroad
used by our Grandfathers.
The railroad which runs once more to the old El Encanto park was originally completed in 1894. It was part of the Gran Ferrocarril de Venezuela (Great Venezuela Railroad) system which linked Caracas to Valencia and at that time was considered to be among the world's greatest engineering accomplishments.
The inaugural trip took place on February 1st. of that same year, (1894). The construction and partial operation had started ten years before. It was described by a chronicler of that time, telling of the comfort and attentions which those first passengers enjoyed, in a train of ten passenger cars, a dining car and several luggage cars.
A notable conservationist, engineer Gustavo Knoop, was during the first years the Director of the Gran Ferrocarril de Venezuela. It was due to his efforts that the woods on both sides of the railroad to Valencia could be restored by a reforestation program. Not only local trees were replanted, but also exotic species such as eucaliptus, junipers, cassias, tropical pine trees and many others which came from distant lands such as Australia, Brazil, California and the Himalayas.
He also created the beautiful parks of Los Teques (Knoop park) and El Encanto, thus giving a magnificent example of how dedication to work, combined with love for nature, can improve on the natural beauty of the land in which we live.





The railway to Valencia was gradually dismantled due to economic reasons. However, through the initiative of Dr. Enrique Tejera París, a non-profit private foundation was established in 1968, called the Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación (ECOTEP), whose prime purpose was to salvage and put into operation the train and the El Encanto park, and also create the present Los Lagos park. The National Railroads and National Parks institutes gave at the same time their efficient help, making possible the total restoration through this extraordinary example of co-operation.
The Foundation is now working on an ambitious plan which includes the construction of other parks further down the line, such as Las Mostazas park, with the idea of linking them partly by the railroad and partly by a walk — reaching Las Tejerías (over 30 km) where the creation of another park is now being studied.
The Los Lagos and El Encanto stations are new. The railroad was completely inspected and renewed. These works were carried out by the National Parks Institute, which continues to subsidize the operations.

Enjoy Nature as it is: fresh, unspoiled and free of noise

When you visit El Encanto do not destroy its charm.
In El Encanto you will enjoy the silence of Nature, fresh air and flowers. Leave behind the city's noise: do not take radios, TV or musical instruments. Do not bring cans, bottles, plastic cups or other polutants. While you are there, please do not cut the flowers or shrubs.
Nature is yours: do not destroy it.

TRAIN HOURS

Saturdays, Sundays and Holidays:
Departures:
A.M.: 9 - 10 - 11 - 11:30
P.M.: 12:30 - 2.30 - 3:30 - 4:30
Returns:
A.M.: 9:30 - 10:30 - 12
P.M.: 1:00 - 1:30 - 3:00
4:00 - 5:00 - 6:30

Monday through Friday:
Departures:
A.M.: 9 - 11:30
P.M.: 2:00
Returns:
A.M.: 11:00
P.M.: 1:00 - 4:00
(Special trains by arrangement).
To avoid queues, we recommend the purchase of reserved tickets through Travel Agents or in Los Lagos Park Station, 24 hours before-hand.
Two-way ticket: Adults Bs. 12.00, Children under 12 Bs. 6.00, Wednesdays Bs. 3.00
Starting point: Los Lagos Park Station, Los Teques, on the Panamerican Highway-Km. 26. (16 miles South West of Caracas).

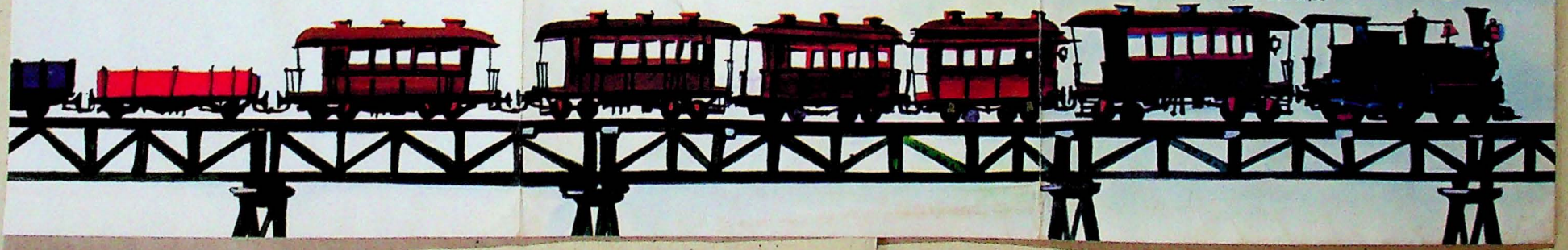
FUNDACION DE ECOLOGIA, TECNOLOGIA Y PLANIFICACION (ECOTEP)
(A non-profit organization)
Phones: area code (032): 44-040
45-129 Los Teques.

Enjoy a pleasant trip to El Encanto

In the same train of old times.

FERROCARRIL HISTORICO DE LOS TEQUES
EL ENCANTO
HORARIO
Sábados, domingos y días feriados:
A.M. 9 - 10 - 11 - 11:30
P.M. 12,30 - 1,30 - 2,30 - 3.30 - 4,30 - 5.30

Regresos:
A.M. 9.30 - 10.30 - 12.00 - 1.00
2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 6.30
LUNES A VIERNES
SALIDAS
A.M. 9:00 - 11:30 - P.M.
P.M. ?
(Trenes especiales, previo arreglo)
Precio del pasaje (ida y vuelta):
Adultos Bs. 25,00
Menores de 12 años Bs. 12,00



UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
INSTITUTO DE ESTUDIOS REGIONALES Y URBANOS
CARACAS - VENEZUELA

No. 89

Sartenejas, 28 de Abril de 1975

Señor
Doctor Antonio Agostini
Director
Instituto Nacional de Parques
Presente

Me dirijo a usted por medio de la presente en relación a su comunicación de fecha 21 de los corrientes, referente al Contrato de Supervisión Arquitectónica del Parque "Los Lagos".

Ha sido motivo de profunda sorpresa para este Instituto el párrafo final de su comunicación en el cual expresa que el motivo para otorgar el Contrato de Supervisión antes mencionado es el de "neutralizar las fallas que ha presentado el proyecto original del Parque "Los Lagos".

Consideramos que tal observación resulta doblemente errada: En primer término, el objetivo normal de toda supervisión arquitectónica no es el de "neutralizar fallas" de un proyecto, sino el de complementar la transición entre lo proyectado en planos e informes, y la ejecución cabal de una obra. Este es el espíritu que priva en la definición de la supervisión arquitectónica según los cánones establecidos por las sociedades profesionales pertinentes.

En segundo término, se ha procedido en forma apresurada a calificar de "fallas" del proyecto original lo que en realidad ha sido fallas de procedimiento del Instituto Nacional de Parques en el desarrollo de la ejecución del proyecto, por cuanto se han violado explícitamente ciertos planteamientos del mismo relativos a la realización de etapas constructivas y se han adoptado numerosas decisiones arbitrarias e injustificadas que alteran las prescripciones específicas del proyecto.

Dado que la interpretación de nuestro trabajo, en la forma como lo manifiesta en su comunicación, lesiona nuestros intereses profesionales, nos vemos imposibilitados a suscribir el contrato que usted propone hasta tanto no se haga una evaluación cabal del proyecto por profesionales debidamente calificados, a cuyo efecto sugerimos que se plantee el caso al Colegio de Arquitectos de Venezuela.

Quisiera concluir manifestándole que tenemos el mayor interés en que la obra del Parque "Los Lagos" pueda completarse de acuerdo a nuestro proyecto y en ese sentido nuestra colaboración está abierta. Pero en razón a factores de ética profesional, consideramos indispensable una previa aclaratoria de la situación.

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
Instituto de
Estudios Regionales y Urbanos

Atentamente,

Omer Lares
Director

OL/mder.

B. 57

351

Caracas, 21 de abril de 1975

Ciudadano
Rector de la Universidad Simón Bolívar
Su Despacho.

Me es grato dirigirme a usted en la oportunidad de enviarle anexo el contrato que celebrará este Instituto con esa Universidad para la supervisión arquitectónica de la construcción del Parque Los Lagos, en el Estado Miranda.

El documento que se envía fué elaborado tomando como base el que había remitido esa entidad, como primera proposición para el contrato en referencia, y contiene las modificaciones que en tal sentido estimó procedentes esta institución.

La Junta Directiva del Instituto Nacional de Parques estimó indicada la celebración del contrato señalado como medio para neutralizar las fallas que ha presentado el proyecto original del Parque Los Lagos, al proceder a su ejecución.

Atentamente,

ANTONIO J. AGOSTINI H.
Presidente

Se anexa lo citado.
AJAH/GMC/acr.-

REPUBLICA DE VENEZUELA
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
SALA DE CONTROL
Dirección de Control Previo

Departamento de Control de Contratos

@ Ecotep.

@ 3b.

No. PRE - 3 - 1 - 17395 Caracas 23. 12. 1974

Ciudadano
Gerente General del Instituto Autónomo
Administración Ferrocarriles del Estado
Su Despacho. -

Me es grato dirigirme a usted, por delegación del ciudadano Contralor General de la República, en adición a nuestro oficio N° PRE-2-21-18367 del 27 de noviembre de 1.973, relacionado con el contrato de Usufructo a celebrarse entre ese Instituto y la Fundación Venezolana de Ecología, Tecnología y Planificación ECOTEP, para manifestarle que sin prejuzgar sobre la legalidad del mismo, ni sobre ningún otro aspecto, ese Instituto puede celebrarlo sin necesidad de que previamente sea aprobado por este Organismo Contralor.

Esta opinión se entiende sin perjuicio de la posibilidad de que en cualquier futuro acto que pretenda efectuar ese Instituto, esta Contraloría ejerza las potestades que el ordenamiento jurídico le atribuye.

Atentamente,

Silvestre Ortiz Bucarán
Director de Control Previo

VGR:bdt. -
031274. -

Esto es el juicio de mi visita ayer y lo he inmediata y autorizo ma dirección del Contralor, para resolver este asunto.

REPUBLICA DE VENEZUELA
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
SALA DE CONTROL
DIRECCION DE CONTROL PREVIO

DEPARTAMENTO DE CONTRATOS, ADQUISICIONES Y RECLAMACIONES

No. PRE-2-21 18367 Caracas, 27 NOV 1973

Ciudadano
Gerente General del Instituto Autónomo
Administración de Ferrocarriles del Estado
Estación Caño Amarillo
Caracas.

Me es grato dirigirme a usted para avisarle recibo de su oficio Nº 1016-0726 del 22 del mes en curso, relacionado con el Contrato de Usufructo a celebrarse entre ese Instituto y la Fundación Venezolana de Ecología, Tecnología y Planificación (ECOTEP).

En respuesta cumplo en manifestarle que esta Contraloría ratifica lo expuesto en el oficio Nº PRE-2-21-17423 del 8 de noviembre de 1.973, en el sentido de que un pronunciamiento sobre el contrato en referencia, aún en este caso de carácter benéfico, escapa a la competencia de esta Contraloría, por cuanto no se ha venido ejerciendo Control Previo sobre los Actos y Contratos en general que celebra ese Instituto.

Igualmente le manifiesto que el control que ejerce este Organismo Contralor de acuerdo con la Constitución y las leyes es de obligado acatamiento por parte de la administración activa, en consecuencia no podría esta Contraloría ejercerlo solamente sobre aquellos actos y contratos que, a voluntad del ente contratante, le sean cometidos a su consideración.

Atentamente
Por delegación del Contralor General
de la República

Silvestre Ortiz Bucarán
Director de Control Previo

SOB/VGR/CPDO/er.
271173

REPUBLICA DE VENEZUELA
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
SALA DE CONTROL
DIRECCION DE CONTROL PREVIO

DEPARTAMENTO DE CONTRATOS, ADQUISICIONES Y RECLAMACIONES

No. PRE-2-21 17423 Caracas, 8 NOV 1973

Ciudadano
Gerente General del Instituto Autónomo
Administración de Ferrocarriles del Estado
Estación Caño Amarillo
Caracas.-

Me es grato dirigirme a usted para avisarle recibo de los anexos y particulares de su oficio N° 1016-0685 del 1° de los corrientes, en el cual somete a la consideración de este Organismo el contrato de Usufructo a celebrarse entre ese Instituto y la Fundación Venezolana de Ecología, Tecnología y Planificación (ECOTEP).

Sobre tales particulares cumplo en manifestarle que un pronunciamiento sobre el referido contrato escapa de la competencia de esta Contraloría por cuanto no se ha venido ejerciendo control previo sobre los actos y contratos en general que celebra ese Instituto.

Ahora bien, no obstante lo antes expuesto, este Organismo Contralor, tomando en cuenta la magnitud de los bienes a comprometerse y la duración del contrato, considera que el mismo podría resultar inconveniente a los intereses del Instituto.

Finalmente, puesto que el ciudadano que ejerce la Gerencia General de ese Instituto Autónomo es a su vez uno de los fundadores de la Corporación contratante, resulta menos aconsejable el convenio que se propone, aún cuando este Organismo Contralor está conciente de los fines loables de la Fundación mencionada.

Atentamente,
Por delegación del Contralor General
de la República

REPUBLICA DE VENEZUELA
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

Silvestre Ortiz Bucarán
Director de Control Previo

SOB:VGR:CPDO:bdt.-
081173.-

1016-0635

Caracas, ; 1 NOV 1973

Ciudadano
Dr. Manuel Vicente Ledezma
Contralor General de la República
SU DESPACHO.-

Para su debida aprobación y en cumplimiento a lo establecido en la Cláusula Segunda del Contrato de Usufructo firmado entre este Instituto y la Fundación Venezolana de Ecología, Tecnología y Planificación (ECOTEP), la cual condiciona la vigencia del mismo a la aprobación de ese Organismo, me es grato dirigirme al Despacho a su muy digno cargo, con el objeto de remitirle copia del Contrato antes citado, a fin de que una vez analizado su contenido, tenga a bien comunicarnos su opinión al respecto.

Con la finalidad de que ese Organismo Contralor disponga de todos los elementos de juicio necesarios, le remito copia de los Estatutos de la Fundación, de la aprobación del Consejo Directivo de este Instituto, de la solicitud de autorización para la firma del Contrato al ciudadano Ministro de Comunicaciones y de su correspondiente autorización, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Constitutivo de este Instituto.

Sin otro particular al cual referirme, me valgo de la ocasión para suscribirme de Ud.

Muy atentamente,

Tomás E. Reyna Plaza
Gerente General

TERP/ddm.-
Anexo: lo indicado.

D 1550959 43 175 24

4-2-73

Yo, Alberto Satine, venezolano, ingeniero, mayor de edad, domiciliado en Caracas, portador de la Cédula de Identidad Nº 274869, en mi carácter de Director Gerente de la Fundación Venezolana de Ecología, Tecnología y Planificación (ECOTEP) y actuando conforme a la autorización que se deriva de este mismo documento, certifico que el acta que a continuación se transcribe es copia fiel y exacta del Acta Nº 1 del libro de Asambleas llevado por la Fundación: Acta Nº 1: Nosotros: Enrique Tejera París, E. Mendoza, A. Agostini, Tomás Reyna Plaza, John Miller, Lorenzo Azpúrua, Guillermo Schael, Omer Lares, Hugo Fonseca, C. Blaschitz, Pedro Trebbau, Teresita Belisario Ayala, Elena Mora M., Leopoldo Rosas, Ramón Aveledo, Hernán Pérez Nieto, Federico Díaz L., Julio César Arreaza, Alberto Satine, Héctor Santaella, General de Brigada Ernesto Osorio, Josefina de Tejera París, Armando Sánchez Bueno, Guillermo Zuloaga, M. Lluberes, William Phelps, Katty de Phelps, Ricardo Soto Rivera, Venezolanos, mayores de edad, de este domicilio, declaramos: Que hemos convenido en constituir, como en efecto lo hacemos por el presente documento y de conformidad en lo previsto en el artículo 20 del Código Civil, una Fundación que estará regida por las siguientes estipulaciones: PRIMERA: Denominación, Domicilio y Duración. La Fundación Venezolana de Ecología, Tecnología y Planificación "ECOTEP" es una entidad privada, sin fines de lucro, con personalidad jurídica propia, tiene su do-

Sonia Teixeira

E 20/2

micilio en la ciudad de Caracas y ejercerá sus actividades en todo el territorio de la República y fuera del país a través de las delegaciones que estime necesario establecer para el cumplimiento de su objeto. La Fundación iniciará sus actividades a partir de la fecha de protocolización del Acta Constitutiva y tendrá una duración de cincuenta (50) años, prorrogables automáticamente por períodos iguales si no hubiese decisión contraria de la Asamblea, llegado el momento de la prórroga. SEGUNDA: Objetivos. Son objetivos de la Fundación: 1. Realizar estudios interdisciplinarios. 2. Promover los hábitos de mantenimiento, buena administración y conservación de recursos. 3. Continuar colaborando en la preservación, rehabilitación y extensión del tramo El Encanto - Tejerías - Panamericana, salvado cuando cesó de funcionar el antiguo ferrocarril que iba de Caracas a Valencia; continuar colaborando en la construcción o reconstrucción del material rodante y auxiliar del mismo; colaborar en la dirección y ejecución de los trabajos de rehabilitación de dicho tramo, que se hacen con fines recreativos y turísticos; asumir la operación del dicho ferrocarril, previo convenio con las autoridades correspondientes y sin fines de lucro; 4. Continuar promoviendo la creación de grandes parques públicos y vías panorámicas; 5. En general todo cuanto promueva la conservación y el incremento de los recursos públicos, el esparcimiento sano, la recreación popular y el turismo dentro del marco de la conservación de los recursos naturales y de la educación, el estudio y la divulgación en este mismo sentido. Con estos fines la sociedad podrá comprar, vender, arrendar, hipotecar, recibir

H-73 No. 0461483

en donación ó en custodia toda clase de bienes, muebles ó inmuebles, celebrar contratos de todo tipo, crear subsidiarios y en general efectuar todas las operaciones lícitas que puedan contribuir a la realización de sus objetivos. TERCERA: Contribución en trabajo y Patrimonio. La contribución fundamental de los Miembros de la Fundación es su propio y voluntario trabajo. Por otra parte, el patrimonio de la Fundación estará constituido por los aportes, donaciones o liberalidades que le hicieren personas e instituciones de carácter público o privado, y los bienes muebles e inmuebles que por cualquier título pudiere adquirir o poseer para el cumplimiento de sus fines. Los aportes no condicionados que recibiere la Fundación ingresarán a su Fondo Patrimonial. Los aportes condicionados a fines específicos, que requerirán la aprobación previa del Directorio, entrarán a formar parte del Fondo Especial de la Fundación. CUARTA: De los Miembros y de las Asambleas. Los Miembros se comprometen, para los fines de la Fundación, a realizar al menos una tarea anual, determinada de común acuerdo con el Directorio. La condición de Miembro se perderá por renuncia o por abandono declarado por el Directorio. Las personas que inicialmente suscriban la presente Acta Constitutiva tendrán el carácter de Miembros Fundadores. Podrán además ser Miembros todas aquellas personas naturales o jurídicas que, previa la califi-

cación del Directorio, manifiesten su voluntad de ingresar a la Fundación y aporten una colaboración personal importante para la realización de los objetivos de la Fundación. Habrá una Asamblea constituída por todos los Miembros de la Fundación, que se reunirá ordinariamente en abril de cada año y extraordinariamente cuando la convocare el Directorio. Serán atribuciones de la Asamblea: modificar la presente Acta - estatutos, elegir los Miembros del Directorio, aprobar o improbar el informe anual, el balance y el presupuesto presentados por el Directorio, y cualquier otro que señalen esta Acta o los Reglamentos. Para reunirse válidamente la Asamblea se requerirá la presencia de la mayoría absoluta de sus Miembros. De no lograrse este quorum luego de la primera Convocatoria, se convocará nuevamente para otra reunión que será válida cualquiera que fuere el número de miembros que concurra. QUINTA: Dirección y Administración. La Fundación tendrá un Directorio, cuyos integrantes deberán ser Miembros de ella. El Directorio será el órgano administrativo de la Fundación y estará constituido por su presidente, dos Vice-presidentes Ejecutivos y tres vocales en sus respectivos suplentes, todos los cuales tendrán las atribuciones que serán señaladas en el reglamento interno de la Fundación. En todo caso el Presidente del Directorio ejercerá la dirección general y financiera de la Fundación. En cuanto a la representación jurídica y la gestión diaria de los asuntos de la Fundación, así como la ejecución de las decisiones del Directorio, estarán a cargo de un Director-

REPUBLICA DE VENEZUELA

H-73 No. 0555236

- Gerente de la libre elección y remoción del Directorio. El Director - Gerente tendrá voz en el Directorio y sus demás atribuciones serán también fijadas en el Reglamento interno de la Fundación. Las faltas temporales del Presidente serán suplidas por el Vice - Presidente que resuelva el Directorio y la de los vocales por sus respectivos suplentes. Todas las faltas absolutas darán lugar a una nueva elección en Asamblea Extraordinaria. Así mismo, en caso de ausencia absoluta o temporal del Director - Gerente, el Directorio designará a la persona que haga sus veces. Las decisiones del Directorio serán tomadas por el voto favorable de la mayoría de sus Miembros. Los Miembros del Directorio durarán en sus funciones seis (6) años, serán elegidos uno cada año y podrán ser reelegidos. Permanecerán en sus cargos hasta ser reemplazados por quien fuera electo en su lugar. El Directorio podrá designar comisiones en distintos campos o para colaborar en la dirección de proyectos u operaciones determinadas. Los Presidentes de las Comisiones tendrán voz pero no voto en el Directorio. El Directorio podrá designar tantos Miembros Honorarios como fuere conveniente. Los Miembros Honorarios tendrán voz pero no voto en las Asambleas. El Reglamento determinará las condiciones en que se aceptarán "Socios" de la Fundación. Los "Socios" tendrán carácter de apoyo y colaboración pero no tendrán parte en la administración o en las Asambleas de la

Fundación. SEXTA: Ejercicio Económico. El Ejercicio Económico de la Fundación se cerrará el 31 de Diciembre de cada año y deberá llevarse una contabilidad que refleja fielmente los movimientos de fondos, su inversión y desarrollo. SEPTIMA: Supervisión Estatal y Comisaria de la Fundación: De conformidad con lo previsto en el artículo 21 del Código Civil, el Estado ejercerá la supervigilancia de la Fundación y en tal sentido el Directorio remitirá anualmente al ciudadano Juez de Primera Instancia en lo Civil un ejemplar de la memoria y cuenta a objeto del examen respectivo de la gestión cumplida por la Fundación. Anualmente la Asamblea designará a un Comisario y su Suplente, para el examen de las cuentas. OCTAVA: Disolución. En caso de disolución y liquidación de la Fundación sus bienes pasarán al patrimonio de otra institución similar que designase la Asamblea. NOVENA: Todo lo no previsto en la presente Acta-Estatutos será resuelto conforme al Reglamento. DECIMA: Han sido designados Miembros del Directorio las siguientes personas: Presidente del Directorio: Dr. Enrique Tejera París (Por un año), Vice-Presidente Ejecutivo: Dr. Armando Vegas (Por dos años), Vice-Presidente Ejecutivo: Ing. Antonio Agostini (Por tres años). Vocales: Ing. Tomás Reyna Plaza (Por cuatro años), Sr. Ramón Aveledo (Por cinco años) y Sr. Guillermo J. Schael (Por seis años). Suplentes: Sr. John Miller (Por cuatro años); Dr. Lorenzo Azpúrua M. (Por cinco años) y Sr. Hugo L. Sterling (Por seis años). Estas personas, habiendo aceptado la designación tomaron posesión de sus cargos y constituyeron el Directorio. Acto seguido designaron

H-72 No. 4297851

como Director-Gerente al Ingeniero Alberto Satine. Quedó nombrado como Comisario el Sr. Fred W. Southerland y como Suplente al Sr. Antonio Vidal. UNDECIMA: Se comisiona y autoriza plenamente al Director-Gerente Ing. Alberto Satine para que solo o en compañía de otros miembros de la Fundación llene todos los trámites necesarios, firme y efectúe el Registro de la presente Acta Constitutiva. Caracas, 21 de septiembre de mil novecientos setenta y dos. ---

(Fdo) Enrique Tejera París; (fdo) Eduardo Mendoza; (fdo) Tomás Reyna Plaza; (fdo) John Miller; (fdo) Lorenzo Azpúrua; (fdo) G. Schael; A. Agostini; (fdo) Omer Lares; (fdo) Hugo Fonseca; (fdo) C. Blaschitz; (fdo) Pedro Trebbau; (fdo) Teresita Belisario Ayala; (fdo) Elena Mora M.; (fdo) Leopoldo Rosas; (fdo) Ramón Aveledo; (fdo) Hernán Pérez Nieto; (fdo) Federico Díaz L.; (fdo) Julio César Arreaza; (fdo) Alberto Satine; (fdo) Héctor Santaella; (fdo) General de Brigada Ernesto Osorio; (fdo) Josefina de Tejera París; (fdo) Armando Sánchez Bueno; (fdo) Guillermo Zuloaga; (fdo) M. Alubares; (fdo) William Phelps; (fdo) Katty de Phelps y (fdo) Ricardo Soto Rivera. Es copia fiel Caracas, 21 de enero de mil novecientos setenta y tres.

H-73 No. 0733820

Cima Subalterna del Segundo Circuito de Registro del Departamento Libertador del Distrito Federal. Caracas Martinete 27/de Febrero de mil novecientos setenta y tres. 163 y 115. El anterior documento redactado por el Dr. Manuel Negrón C. y presentado para su registro por: Pablo Alberto mayor y vecino fué leído, confrontado con sus copias en dos protocolos y firmados en estos y en el presente original por sus otorgantes ante mi y los testigos Alfredo Alfredo y Carlos Pinto García mayores de edad que leen y escriben el Castellano. Quedó registrado bajo el N: 43, folio 175, tomo 24, Prot 1: Los derechos son: Bs 13.50, Bs 2.00, Bs 25. total Bs 38.50. El otorgante Venezolano Pablo identificado con Cédula N: 274.869.

El

Registrador Subalterno

DISTRITO FEDERAL :: REGISTRO PÚBLICO :: Oficina Subalterna - Segundo Circuito :: CARACAS

J. A. SIERRAALTA

31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64

REPUBLICA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE COMUNICACIONES
CONSULTORIA JURIDICA

CM-89

No.....

NOTARIA PUBLICA DE CARACAS
Planilla No 800428
Derechos Bs: 1107307478
Otorgamiento para el día: 4/3/74

11/2/74

DRP-3

Yo, doctor TOMAS ENRIQUE RIVAS PLAZA, mayor de edad, ingeniero civil, de este domicilio, titular de la cédula de identidad número 68205, procediendo en este acto en mi carácter de Gerente General del Instituto Autónomo "Administración de Ferrocarriles del Estado", domiciliado en Caracas, adscrito al Ministerio de Comunicaciones y creado por Decreto N° 154 de fecha 29 de enero de 1946, publicado en la Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela, en su edición N° 21922, correspondiente al día 31 del mismo mes y año; nombramiento el mío que consta de Resolución del Ministerio de Comunicaciones N° 3 de fecha 7 de septiembre de 1970, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 29312 de esa misma fecha, suficientemente autorizado para este acto por el Consejo Directivo de dicha Entidad de conformidad con el Punto No. 14 del Acta No. 368 de fecha 22/6/73. y de Oficio N° 475 de fecha 17/7/73. del Ministerio de Comunicaciones, de acuerdo a las previsiones que contiene la letra e) del artículo 8 del antes citado Decreto de Creación, declaro:

PRIMERO: EL INSTITUTO AUTONOMO ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO, DA EN USUFRUCTO A LA FUNDACION VENEZOLANA DE ECOLOGIA TECNOLOGIA Y PLANIFICACION fundación debidamente constituída de acuerdo al documento protocolizado en la Oficina Subalterna del Segundo Circuito de Registro del Departamento Libertador del Distrito Federal el día 27 de febrero de 1973, bajo el N° 43 folio 175 Tomo 24 Protocolo Primero, debidamente re

GERENCIA - ADMINISTRACION FERROCARRILES DEL ESTADO - INSTITUTO AUTONOMO

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Magaly Vigas de González
Asesor Jurídico

./...

DPP-3

No. CM-89

presentada por el Ingeniero Alberto Satine, en su carácter de Director Gerente, autorizado para este acto por los Estatutos de esa fundación lo siguiente:

INMUEBLES:

Los inmuebles del N° 1 al N° 30; y del N° 32 al N° 36, están todos ubicados en jurisdicción del Municipio Los Teques del Distrito Guaicaipuro del Estado Miranda.

Los inmuebles N° 31 y N° 37 están ubicados en jurisdicción del Municipio El Consejo, Distrito Ricaurte del Estado Aragua; y los inmuebles N° 38 y 39 están ubicados en el Municipio Las Tejerías del Distrito Ricaurte del Estado Aragua. Dichos inmuebles se encuentran entre las progresivas de la antigua línea del Gran Ferrocarril de Venezuela-Caracas-Valencia Km 29+115 y Km. 73+860 y se hallan alinderados en los títulos mediante los cuales los adquirió el Gran Ferrocarril de Venezuela. Estos inmuebles pertenecen la Instituto por háberselos aportados la Nación en el acto de su creación al serle otorgados todos los bienes, intereses y derechos que pertenecían al Gran Ferrocarril de Venezuela según Decreto N° 154 de fecha 29 de enero de 1946, publicado en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 21922 de fecha 31 de enero de 1946. Todos los bienes de la compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela, los hubo la nación venezolana según Decreto N° 246 de la Presidencia de la República de fecha 13 de noviembre de 1943, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 21225 de la misma fecha.

./...

Dra. Marilita Yépez de González
Asesor Jurídico

REPUBLICA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE COMUNICACIONES
CONSULTORIA JURIDICA

DPP-3

CM-89

No.....

INMUEBLE N° 1

Antiguamente conocido con el nombre de El Rosario, está situado en el lugar denominado Camatagua entre las progresivas Km. 29+115 y Km. 29+539, tiene un área de doscientos cuarenta y dos mil cuatrocientos treinta y siete metros cuadrados (242.437 m2), linda al Norte, con terrenos de la Compañía compradora (GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA); Sur, con fundos de café de Eduardo y Tomás Lorenzo Pérez sucesores; al Naciente, con propiedad de Rafael Taborda, y al Poniente, con fundos de café de los Señores Pérez antes nombrados. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado en la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro del Estado Miranda el 10 de mayo de 1920 bajo el N° 94, folios 91 y 92 del Protocolo Primero, el 6 de mayo de 1920 bajo el N° 85, folios 82 y 83 del Protocolo Primero y el 3 de septiembre de 1920 bajo el N° 114 folios 118 vuelto y 119 del Protocolo Primero.

El valor de éste Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de Doscientos Cuarenta y Dos Mil Cuatrocientos Treinta y Siete Bolívares (Bs 242.437,oo).

INMUEBLE N° 2

Faja de terreno de la hacienda San Agustin en; los lugares de El Corozal y Retamal que empieza en la fila de El Corozal que es el lindero Norte de la hacienda en una parte, y en otra Oriental y termina en el lindero Occidental de la misma hacienda, en re laspprogresivas Km. 29+539 y Km. 31+589, tiene de largo dos mil cincuenta metros (2.050,oo mts.) por veinte (20,oo) de ancho, que hacen una

./...

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Matilde Yépez de González
Asesor Jurídico

CM-89 DPP-3

No.....

superficie de cuarenta y un mil metros cuadrados (41.000 m2) La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el Inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 13 de marzo de 1890 bajo el N° 55 folio 54 vuelto del Protocolo Primero.

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de Cuarenta y Un Mil Bolívares (Bs 41.000,oo).

INMUEBLE N° 3

Faja de terreno de las posesiones denominadas "Mata Brazo", Tierra Llana "Guaya" y la que forma una cañada, desde donde linda con la hacienda nombrada "El Retamal" hasta tocar con los terrenos de los Marrero, entre las progresivas Km. 31+589 y Km. 33+439 tiene dieciseis metros (16mts.) de ancho por término medio y comprende veintinueve mil seiscientos metros cuadrados (29.600 m2). La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el Inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 28 de agosto de 1889 bajo el N° 54, folio 49 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de Veinte y Nueve Mil Seiscientos Bolívares (Bs 29.600,oo).

INMUEBLE N° 4

Faja de terreno que linda con posesión de la Srta. María

./...

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Marbella Yépez de González
Asesor Jurídico

No.....

CM-89 DPP-3

del Rosario Arnó hasta donde toca la de Eliseo Marrero que tiene un ancho medio de dieciseis metros (16,oo mts), comprende ocho mil cuatrocientos metros cuadrados (8.400,oo mts2.) y se encuentra entre las progresivas Km. 33+439 y 34+ .. Y una porción de terreno entre las mismas ppogresivas, al Suroeste del derecho de vía que linda: "Por el Norte la quebrada Potrero, que los separa de los errenos que fueron de Eliseo Marrero, hoy del comprador (GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA) y parte de la citada faja vendida al mismo comprador en mil ochocientos ochenta y nueve, por el Este el resto de la referida faja hasta la fila atravezada por el túnel N° 15; por el Sur la fila nombrada, que lo separa de los terrenos que pertenecieron a la señorita María del Rosario Arnó hasta encontrar la confluencia de las quebradas Encanto y Guayabital; por el Oeste desde la confluencia de las quebradas Potrero y Guayabital siguiendo esta última, aguas abajo, hasta su confluencia con la quebrada Encanto, y tiene un área de noventa mil quinientos metros cuadrados (90.500 mts2). La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el primero de dichos inmuebles según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro - nombrada el día 29 de agosto de 1889, bajo el N° 76, del Protocolo Primero, y el segundo de dichos inmuebles, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 15 de abril de 1901, bajo el N° 5 a los folios 4 y 5 del Protocolo Primero.

./...

Dra. Marcilla Yepez de Gonzalez
Asesor Jurídico

CM-89 DPP-

No.....

El valor de estos Inmuebles ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de Ocho Mil Cuatrocientos - Bolívares (Bs 8.400,oo) y Noventa Mil Quinientos (Bs 90.500,oo) respectivamente.

INMUEBLE N°15

Posesión denominada Mata Brazo" situada en el lugar de El Encanto, entre las progresivas Km. 33+439 y Km. 34+022, - tiene un área de setecientos ochenta mil metros cuadrados - - (780.000,oo m2) y linda por el Norte con pesesión que es o fué de Eliseo Marrero, quebrada en medio hasta llegar a la línea férrea, por el Sur, con la fila llamada Mata Brazo" que parte del extremo alto de la antigua posesión de los Reverón hasta caer a la línea del GRAN FERROCARRIL, terminando este lindero en el túnel - N° 15; por el Naciente, con posesión que es o fué de Antonio Ovicdo, limitada por una fila hasta llegar al extremo Norte de un potrero denominado "El Potrerito" cerca de la casa de los sucesores de Isidro Moreno; y por el Poniente, con terrenos de la Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA, línea férrea en medio. La Compañía GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA, adquirió el Inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 26 de diciembre de - 1912, bajo el N° 98, folios 100 vuelto y 101 del Protocolo Primero.

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de Setecientos Ochenta Mil Bolívares (Bs 780.000,oo).

./...

REPUBLICA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE COMUNICACIONES
CONSULTORIA JURIDICA

CM-89 DPP-3

No.....

INMUEBLE N° 6

Posesión situada en el lugar denominado "Mata Brazo" entre las progresivas Km. 34+022 y KM. 34+156, tiene un área de quinientos sesenta y cinco mil metros cuadrados (565.000,oo M2) y linda: Al Norte; la fila que separa la posesión Comunera de este pueblo tomando dicha fila hacia el Poniente, hasta salir a un portachuelo que está en la carretera que va a "Laguneticas". Se sigue dicha carretera siempre al Poniente hasta donde se encuentra la boca de una pequeña zanja que es lindero de un fundo de café de Celedonio Crespo, se toma esta zanja arriba a salir al camino o desecho antiguo de "Laguneticas", aqui se atraviesa este camino y se vuelve a tomar otra fila que separa un fundo que es o fué de Tomás Lorenzo Pérez, se sigue esta fila hasta caer al patio de un rancho que es offué de Miguel Lucero que está en la citada carretera, de aquí se toma línea recta a otra fila que tambien es lindero de otro fundo del mencionado Pérez, aquí se sigue media falda por el pié de dicho fundo dándole vuelta hasta encontrar con una loma llamada "La Cobadilla", que separa la posesión que es o fué de Juan N. Carrillo, se sigue esta loma abajo hasta donde se abre dicha loma en dos piernas, se deja la de la derecha y se sigue por la izquierda siempre abajo a caer a las adjuntas de dos quebradas, en esta se toma aguas abajo por el Viento Sur, a encontrar con el puente que llaman "Guayabital", se deja ésta y se toma la línea férrea a llegar a otro puente que llaman Potrero, aquí se toma un zanjón que es

./...

CM-89 DPP-3

No.....

indero de la Compañía compradora (GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA), y por todo este lindero a salir al primer punto que es la primera fila citada. La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada el día 18 de septiembre de 1918, bajo el N° 55, folios 58 vuelto al 59 del Protocolo Primero.

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de QUINIENTOS SESENTA Y CINCO MIL BOLIVARES (Bs 565,000 oo).

INMUEBLE N° 7

Faja de terreno en el lugar del "Encanto" entre las progresivas Km. 34+022 y 34+156, tiene una área de dos mil cuatrocientos metros cuadrados (2.400,oo m2), un largo de ciento cincuenta metros (150,oo mts.) y un ancho de dieciseis metros (16,oo mts) y linda: por el Sur Oeste, con posesión que es o fué de Petra Marrero, quebrada del Potrero de por medio; por el Noreste: con posesión que es o fué de Blas Lugo, quebrada de Guayabital por el medio, y por el Naciente y el Poniente, con terrenos que son o fueron de Eliseo Marrero. La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes determinado según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 22 de noviembre de 1889, bajo el N° 60, folio 88 vuelto y 89 del Protocolo Primero y trozo de terreno situado en el lugar del "Encanto" entre las progresivas Km. 34+ 22 y Km. 34+156, -

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Mafalda Vivas de Gutiérrez
Asesor Jurídico

./...

tiene un área de ocho mil setecientos metros cuadrados - - (8.700,oo m2) y linda: por el Norte la faja por donde pasa el ferrocarril, que pertenece al Instituto por haberla adquirido el - (GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA-GROSSE VENEZUELA EISENBAHN GESELLSCHAFT, según escritura registrada en - Los Teques el 22 de Noviembre de 1889 bajo el N° 60 al folio 88 vto. y 89 del Protocolo Primero; por el Este la quebrada del Potrero hasta su reunión con la quebrada de Guayabital o sea el lindero con la posesión que es o fué de la señora Petra Marrero de Ayesta, por el Oeste con esta última quebrada hasta su reunión con la del Potrero, o sea el lindero con la posesión de la sucesión Blas Lugo y por el Sur el punto de reunión de las dos quebradas expresadas. La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes descrito, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 12 de marzo de 1900 bajo el N° 26, folio 26 y vuelto del Protocolo Primero.

El valor de estas dos porciones de terreno que hoy constituyen el Inmueble N° 7 ha sido estimado y aprobado por todos los - socios en la cantidad de Once Mil Cien Bolívares (Bs 11.100,oo).

INMUEBEE N° 8

Faja de terreno de la posesión denominada "El Encanto - entre las progresivas Km. 34+156 y Km. 34+736, tiene seiscientos un metros de longitud (601,oo mts.) por dieciseis metros - (16,oo mst.) de ancho por término medio, se extiende desde la -

./...

quebrada de Guayabital en que linda con la posesión de Eliseo Marrero hasta la que es o fué de Gabriel Morante y forma una superficie de nueve mil seiscientos metros cuadrados - - (9.600,oo m2). Area de terreno formando cuerpo con la eante_ riormente expresada e inmediata a la quebrada de Guayabital con doscientos metros de largo (200 mts) por treinta de ancho (30,oo mts.) o sean seismil metros cuadrados (6.000,oo m2), para la Estación que se estableció en dicho lugar. La Compa_ ñía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA, adquirió el - inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 4 de septiembre de 1889 bajo el N° 69, folios 64 y 65 del Protocolo Primero. Y parte de la posesión de tierra denominada "El En canto entre las progresivas Km. 34+156 y Km. 34+736, tiene un área de ciento nueve mil novecientos cincuenta metros cuadra dos (109.950,oo m2.) y linda: Norte: la quebrada de "El Guayabi tal" que la separa de los terrenos que fueron de Eliseo Marrero, hoy del instituto (GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA). por el Este, la misma quebrada que lo separa de los que fueron de la señora Petra Marrero de Ayeste, hoy del instituto, por el Sur - con terrenos que son o fueron de Gabriel Morante, y por el Oeste faja citada anteriormante vendida por nuestro marido y padre res pectivamente al(GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA) en Mil Ochocientos Ochenta y Nueve . La Compañía del GRAN FERRO_ CARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes determinado,

según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 19 de enero de 1903 bajo el N° 7 a los folios 6 vto. y 7 del Protocolo Primero.

El valor de estos tres (3) lotes de terreno que hoy constituyen el Inmueble N° 8 ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de Doscientos Veinticinco Mil Quinientos Cincuenta Bolívares (Bs 225.550,oo).

INMUEBLE N° 9

Parte de la posesión situada en el lugar del "Encanto" - entre las progresivas Km. 34+156 y Km. 34+736, tiene un área de ochenta y dos mil metros cuadrados (82.000,oo M2.) y linda: partiendo del puente de Guayabital en la línea férrea se sigue la fila que es al mismo tiempo el camino que del Guayabital conduce al Tigrito hasta el topo de la misma fila en que está o estuvo el rancho de la familia Lugo; de aquí dobla el lindero línea recta hasta el otro topo que queda casi directamente al Sur, de donde se parte por esta otra fila hacia el Oriente hasta el topo siguiente, de donde se dirige otra vez al Sur hasta encontrar el lindero de los terrenos del ferrocarril por cuyo lindero continúa pasando por frente a la estación del Encanto hasta el primer punto de partida o sea, la cabeza del puente de Guayabital. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el Inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la mismo Oficina Subalterna nombrada, el día 15 de marzo de 1906, bajo el N° 68, folio 81 vto. al 83 del Protocolo Primero.

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Marlitza Yépez de González
Asesor Jurídico

./...

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de OCHENTA Y DOS MIL BOLIVARES (Bs 82.000,oo).

INMUEBLE N° 10

Faja de terreno situada en los lugares del Encanto y Tegueste, entre las progresivas Km. 34+736 y Km. 35+896, con una longitud de Un mil ciento sesenta metros (1.160,oo mts.) y un ancho de dieciseis metros (16,oo mts.) con una superficie de dieciocho mil quinientos sesenta metros cuadrados (18.560,oo m2.) La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA, adquirió el Inmueble antes descrito, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 30 de agosto de 1889 bajo el N°56, folios 51 y 52 del Protocolo Primero.

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de DIECIOCHO MIL QUINIENTOS SESENTA BOLIVARES (Bs 18.560,oo).

INMUEBLE N° 11

Faja de terreno de la posesión denominada del "Encanto" entre las progresivas Km. 35+896 y Km. 37+616, el cual tiene un mil setecientos veinte metros de largo (1.720 mts.) por dieciseis (16,oo mts.) de ancho, con una superficie de veintisiete mil quinientos veinte metros cuadrados (27.520,oo m2.) comprendida en la dicha posesión desde su lindero con Gabriel Morante hasta donde linda con la posesión de Rafael Uriola. La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes determi

./...

nado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 4 de septiembre de 1889 bajo el N° 70, folios 65 y 66 del Protocolo Primero.

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de VEINTE Y SIETE MIL QUINIENTOS VEINTE BOLIVARES (Bs 27.520,oo).

INMUEBLE N° 12

Faja de terreno en el lugar de Tugueste situado entre las progresivas Km. 37+616 y Km. 37+842, tiene un área de tres mil seiscientos dieciseis metros cuadrados (3.616,oo m2.) una longitud de doscientos veintiseis metros (226,oo m2.), y unaancho de dieciseis metros (16,oo mts.) y linda por el Norte, con posesión de Joaquín Salazar, por el Sur, con otra de los herederos de Socorro Lara, por el Poniente y Naciente, con terrenos de la Sucesión Uriola. La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 27 de noviembre de 1889, bajo el N° 69, folios 102 y 103 del Protocolo Primero.

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de TRES MIL SEISCIENTOS DIEZ Y SEIS BOLIVARES (Bs 3.616,oo).

INMUEBLE N° 13

Faja de terreno de la posesión denominada Tegueste entre las progresivas Km. 37+842 y Km. 39+376. Tiene un área de veinte y cuatro mil quinientos cuarenta y cuatro metros cuadrados

./...

REPUBLICA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE COMUNICACIONES
CONSULTORIA JURIDICA

-14-

CM-89 DPP-3

No.....

(24.544 m2.), una longitud de un mil quinientos treinta y cuatro metros (1.534,oo mts) y un ancho de dieciseis metros (16,oo mts.) desde donde linda la posesión de Joaquín González con Rafael Urio la hasta donde linda la de Francisco Diaz Hernández con la posesión que fué asignada a la señora Carmen Pérez de González quedando en el intermedio la de Dorotea de González. La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina de Registro el día 4 de septiembre de 1889 bajo el N° 71, folios 66 al 67 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de VEINTE Y CUATRO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CUATRO BOLIVARES (Bs 24.544,oo).

INMUEBLE N° 14

Faja de terreno en el lugar de Las Mostazas entre las progresivas Km. 39+315 y Km. 40+355, tiene un área de ocho mil seiscientos cuarenta metros cuadrados (8.640,oo m2.), una longitud de quinientos cuarenta metros (540,oo mts.) por dieciseis metros de ancho (16,oo mts.) y linda por el Norte, con posesión de Julian Yanes, por el Sur, con la de Carmen Pérez de Gonzalez y por el Oriente y Occidente, con posesión del vendedor (Gabriel Morante). La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 22 de noviembre de 1883 bajo el N° 59 al folio 88 del Protocolo Primero.

./...

CM-89 DPP-3

lo.....

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de OCHO MIL SEISCIENTOS CUARENTA BOLIVARES (Bs 8.640,oo).

INMUEBLE:Nº 15

Faja de terreno en el lugar de Las Mostazas, entre las progresivas Km. 40+355 y Km. 44+152, tiene un área de sesenta mil setecientos cincuenta y dos metros cuadrados (60.752,oo m2.), una longitud de tres mil setecientos noventa y siete metros (3.797,oo mts.) por dieciseis metros (16,oo mts.) de ancho y se extiende desde la quebrada del Cañaveral hasta el lugar de El Tigrito, por cuyos lados linda con Gabriel Morante y Gabriel Pérez. La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 18 de noviembre de 1889 bajo el Nº 57, folios 75 vto. y 76 del protocolo primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de SESENTA MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS BOLIVARES (Bs 60.752,oo).

INMUEBLE Nº 16

Faja de terreno en el lugar denominado Potrerito, entre las progresivas Km. 44+152 y Km. 44+712, tiene un área de veinte y ocho mil metros cuadrados (28.000,oo m2.), una longitud de quinientos sesenta metros (560,oo mts.) por cincuenta metros (50,oo mts.) de ancho y linda por el Norte, con posesión de Juan Bautista Yanez; Por el Sur, con otra de Julian Yánez; y por el Naciente y Poniente, con terrenos de la vendedora Margarita Alemán de Pérez. La Compa

ñía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 27 de noviembre de 1889, bajo el N° 70 a los folios 103 vto. y 104 del Protocolo Primero.

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de VEINTE Y OCHO MIL BOLIVARES (Bs 28.000,oo).

INMUEBLE N° 17

Faja de terreno en el lugar de Las Lagunetas, entre las progresivas Km. 44+712 y Km. 44-949,50, tiene un área de once mil ochocientos cincuenta metros cuadrados (11.850,oo mts.), una longitud de doscientos treinta y siete metros (237,oo mts.) por cincuenta metros (50,oo mts.) de ancho y linda: por el Este, con posesión de Gabriel Pérez, por el Oeste, con la de Bonifacio Lizarraga y por el Norte y Sur con terrenos que son o fueron del señor Juan Bautista Yánez. La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el Inmueble antes determinado según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 28 de noviembre de 1889 bajo el N° 72 a los folios 105 vto. y 106 del Protocolo Primero.

El valor de este Inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de ONCE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA BOLIVARES (Bs 11.850,oo).

INMUEBLE N° 18

Faja de terreno constante de dos (2) partes de la posesión

./...

CM-89 DPP-3

No.....

denominada Cañaveral, entre el Túnel 21, progresiva Km. - 34+175 y el viaducto Vuelta Larga, pregresiva Km. 44+150, - tiene un área de dos millones cien mil metros cuadrados - - (2.100.000,oo m2.) y se halla delimitada así: Partiendo del poste N° 1 del plano encima del túnel N° 21, la fila del Norte hasta el poste N° 2 en un topo, ángulo Sur, antes posesión Morantes ahora diferentes propietarios, de este topo se sigue una fila al Noroeste pasando por el poste N° 3 hasta Quebrada Higuerote o Cañaveral abajo poste N° 4. De este punto se sigue aguas abajo hasta veinticinco metros más abajo de la línea y de allí paralela a la línea los mismos veinticinco metros hasta fila túnel N° 21 y el Viaducto Trincheras. La otra parte está comprendida entre Quebrada Higuerote, Viaducto Trincheras y la Quebrada Tigrito puente Vuelta Larga y se determina en la forma siguiente: (25m.) veinticinco metros más abajo del centro del Viaducto Trincheras se sigue el lindero aguas arriba hasta encontrar el poste N° 4 o sea el ángulo Oeste de la posesión antes de Morantes, de este punto se sigue por la fila en dirección más o menos Norte, pasando por el poste N° 5 hasta el topo del poste N° 6, de este - punto se sigue el lindero al Este entre Rodríguez y Fortunato Jiménez una línea sobre la fila Colondrina, hasta poste N° 11, de este punto se dirige al Norte hasta poste N° 10, de aquí en dirección más o menos Este pasando por el poste N° 9 hasta dopo poste N° 8. De aquí se sigue por la fila que divide Rodríguez de Becker

./...

CM-89 DPP-3

No.....

antes Pedro Paul y Bayley antes Hohn hasta topo N° 12. De aquí por la fila que divide a Rodríguez y Becker Sales Pérez al topo del poste N° 14 y de aquí Quebrada Tigrito o Vuelta Larga aguas abajo hasta veinticinco metros más abajo del Viaducto Vuelta Larga, de aquí una línea paralela al centro de la vía distante veinticinco metros hasta unirse al Viaducto Trincheras. La Compañía del GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 26 de mayo de 1916 bajo el N° 103, folios 98 y 99 del Protocolo Primero.

INMUEBLE N° 19

Situado en el lugar denominado Las Lagunetas, entre las quebradas Honda y "Las Mostazas" con un área de 31.240 m2, lindando por el Norte con posesión de Juan Bautista Yanes; por el Sur con las de los herederos de Pablo Salgado y por el Naciente y el Poniente con terrenos del Vendedor Sr. Bonifacio Lizarraga. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro. Los Teques, el día 23 de noviembre de 1889 bajo el N° 63, folios 92 y 93, Protocolo Primero, Cuarto Trimestre.

INMUEBLE N° 20

Consiste en una faja de terreno del lindero oriental al occidental de la posesión denominada La Galera situada en jurisdicción del

./...

Municipio San Pedro de este Distrito, con quinientos once metros de largo por veinte de ancho. Con una superficie total de 10.220 m2. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques, el día Primero de Febrero de 1890, bajo el No. 22 folios 22 al 23 del Protocolo Primero, Primer Trimestre.

INMUEBLE No. 21.

Situado en el lugar denominado Las Lagunetas, con los siguientes linderos: al Norte la quebrada de Mostazas; al Sur: el camino de Los Teques hacia Las Mostazas que pasa por el pié del topo más alto de la posesión siguiendo por este camino hasta encontrar un zanjón, por el cual continúa el lindero hasta encontrar la Quebrada Honda; al Este la fila de galera que cae a la quebrada Mostazas pasa por el tunel No.32 y sigue la misma fila hasta encontrar un camino transversal que cae al camino de Los Teques hacia Mostazas ya nombrado y al Oeste la quebrada Honda desde la desembocadura del zanjón, lindero Sur, aguas abajo hasta su desembocadura en la quebrada Mostazas. La superficie de este terreno es de 187,30 m2. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro del Estado Miranda, Los Teques, el día doce de junio de 1909, bajo el No. 52, folios 50 y 51 del Protocolo Primero, del Segundo Trimestre.

INMUEBLE No. 22

Faja de terreno con una superficie total de 48.000 m2. cuyos -

./...

Dra. Marialia Yépez de González
Asesor Jurídico

No..... CM-89 DPP-3

linderos son: por el Naciente con posesión de Pablo Salgado o sea la loma del Peñon; por el Poniente con posesión de Joaquín Natera o sus herederos; y por el Norte y Sur con terrenos del vendedor, señor José Rafael Lizarraga. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques el día 18 de noviembre de 1889 bajo el N° 55 folios 74 y 75 del Protocolo Primero. Cuarto Trimestre.

INMUEBLE N° 23

Porción de terreno situado en el lugar denominado "Las Lagunetas", con un área total de 45.000 m2 y cuyos linderos son: por el Oriente, la quebrada de aguas amarillas; por el Occidente la quebrada de Puerto Escondido, que es también lindero general de toda la posesión por el indicado viento; por el Norte, una línea paralela al eje de la línea férrea distante de esta doscientos metros y por el Sur la quebrada de las Mostazas con el trayecto de la desembocadura de las dos quebradas antes nombradas. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro de Guaicaipuro, Los Teques del día 14 de marzo de 1890, bajo el N° 58 folios 57 y 58 del Protocolo Primero, Primer Trimestre.

INMUEBLE N° 24

Franja de terreno que comprende cuatrocientos metros de largo con los siguientes linderos: por el Oriente con posesión que fué de

./...

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Michelle Yépez de González
Asesor Jurídico

REPUBLICA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE COMUNICACIONES
CONSULTORIA JURIDICA

CM-89 DPP-3

No.....

Rafael Pinto hoy del Presbitero Pedro José Miserol; por el Poniente con posesión del señor José Rafael Lizarraga; por el Norte una línea paralela al eje de la línea férrea, distante veinticinco metros de ésta y por el Sur, el fondo de la quebrada de las Mostazas, La superficie total es de 66.000 m2. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirio el inmueble determinado antes según documento protocolizado por ante la Oficina de Registro de Guaicaipuro, Los Teques, el día 16 de marzo de 1890, bajo el N° 60 folio Protocolo Primero, Primer Trimestre.

INMUEBLE N° 25

Faja de terreno con 3.180 mts. de largo por 16 mts. de ancho, que hace una superficie total de 50.880 m2. de un extremo al otro de la posesión situada en el lugar de "Las Mostazas", dicha faja linda: por el Norte: con posesión que es o fué de Andrés Ramon Diaz, por el Sur con la de Francia Diaz Hernández y por el Oriente y Poniente con terrenos de la misma posesión pertenecientes al Presbítero Pedro José Miserol. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela, adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques, el día 14 de diciembre de 1889, bajo el N° 82, folio 120, Protocolo Primero, Cuarto Trimestre.

INMUEBLE N° 26

Cuarta parte de la posesión de tierras conocidas con el nombre de Las Mostazas situada en jurisdicción del Municipio San Pedro.

./...

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Marcela Yépez de González
Asesor Jurídico

GERENCIA DE ADMINISTRACION FERROCARRILES DEL ESTADO

Distrito Guaicaipuro dentro de los siguientes linderos; El alto de Guayabal y loma de "Jelechal" y loma abajo hasta llegar a la quebrada de "Las Mostazas" por el lado más alto de una de las dos lomas que se hallan al llegar a dicha quebrada y siguiendo por el curso de dicha quebrada al "Alto de los Quiripities" donde está una lagunita seca y un zanjoncito hasta llegar al camino de potrero que llaman de "Guaya" y este camino arriba hasta llegar al Sitio del "Seto de Guayabal" donde empezó la demarcación. Este terreno tiene una superficie de 200 Hectáreas. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, por haberselo cedido y traspasado el señor Luis Briceño Arismendi según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Departamento Guaicaipuro, Los Teques el día 2 de septiembre de 1906 bajo el N° 42, folios 54 Vto. Protocolo Primero, Tercer Trimestre.

INMUEBLE N° 27

Terreno constituido por las cuatro septimas partes de la Posesión denominada "La Begonia" y "Puerto Escondido", situada parte en jurisdicción de San Juan y parte en el de San Pedro de este Distrito, cuyos linderos son: Norte se toma de la desembocadura de la quebrada de Puerto Escondido, quebrada arriba hasta encontrar una lomita que sale a la fila alta y es lindero de la posesión que fue de la viuda del señor Sumasa; Poniente se toma esta fila alta abajo al Sur hasta llegar a una que la llaman la Troja del Tigre, más adelante de donde está un árbol grande de amarillo, bajando hasta un to

CM-89 DPP-3

No.....

pito donde se reunen dos filas y se toma la de la izquierda que va al Naciente, lindando con terrenos de Manuel Rodríguez; Sur: esta fila última que es la que baja a la quebrada de las Mostazas un poco más arriba de donde desemboca la quebrada del Cañaveral lindando con posesión del mismo Manuel Rodríguez; y Naciente:la quebrada arriba de las Mostazas hasta el Prime r Punto, lindando con posesión de Julian Yanes y con la que ahora permuta la señora María Ines - Gonzalez de Gavidia. La superficie total de este inmueble es de - 45.280,oo m2. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques el día 18 de noviembre de 1889 bajo el N° 56 folios 75 vto. y 76 del Protocolo Primero.

INMUEBLE N° 28

Faja de terreno perteneciente a la posesión situada en Guayas arriba, entre las quebradas de "Las Mostazas" y "Begonia"; dicha - franja tiene 2.270,oo mts. de largo por 16 mts. de ancho, haciendo una superficie total de 36.320 m2. sus linderos son: por el Norte y Naciente con terrenos del señor Manuel María Rodríguez; por el Poniente con terrenos del mismo señor Rodríguez y por el Sur con terrenos de Juan Bautista Alvarez. La Compañía del Gran Ferrocarril adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques, el día 28 de noviembre de 1899, bajo el N° 71, folios 104

./...

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. María Vilma Vigas de González
Asesor Jurídico

REPUBLICA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE COMUNICACIONES
CONSULTORIA JURIDICA

-24-

CM-89 DPP-3

No.....

y 105. Protocolo Primero, Cuarto Trimestre.

INMUEBLE N° 29

Inmueble constituido por terrenos situados entre la Posesión de "La Begonía hasta Guayas y cuyos linderos son: por el Naciente con terrenos que fueron de los Leones, y hoy de Manuel Rodríguez; por el Poniente con la hacienda El Palmar del Dr. Nicolás Silva; por el Norte con terrenos de los Díaz y por el Sur con la quebrada de "Guayas la superficie total es de 102.870,oo m2. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques el día 1 de febrero de 1890, bajo el N° 21 folios 21 y 22 del Protocolo Primero, Primer Trimestre.

INMUEBLE N° 30

Inmueble constituído por posesión de tierra situada en el lugar denominado "Cañaote", Distrito Guaicaipuro, cuyos linderos son: al Norte: la fila hacia la quebrada Seca, al Este: quebrada "Cañaote" en medio terrenos del Gran Ferrocarril de Venezuela; al Sur: quebrada "Guayas" y terrenos que fueron de la señora Adelaida González, hoy de Pedro Melecio Aular, y al Oeste fila del tunel N° 74 en medio terrenos de la nombrada señora Gonzalez hoy del referido señor Aular. La superficie total es de 73 Hectareas. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques, el día

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Marcela Yépez de González
Asesor Jurídico

-/...

DPP-3

No..... CM-89

22 de septiembre de 1916, bajo el N° 149, folios 157 vto. y 158 del Protocolo Primero Tercer Trimestre.

INMUEBLE N° 31

Faja de terreno con 2.300 mts. de largo por 16mts. de ancho que comprende 36.800 m2. de la posesión antiguamente denominada Posada de Guayas, situada en el Municipio El Consejo, Distrito Ricaurte y cuyos linderos son: por el Oriente y el Occidente con posesión del señor Nicolás Silva, y por el Norte y Sur con terrenos de propiedad del señor José Ignacio Polanco. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documento protocolizado por ante la Oficina de Registro, La Victoria, Estado Aragua, el día 30 de enero de 1890, bajo el N° 24 folio 27 y 28, Protocolo Primero.

INMUEBLE N° 32

Inmueble formado por tres lotes de terrenos adquiridos así:

Primer lote: de la posesión Begonia y Puerto Escondido, situada parte en jurisdicción de San Juan y parte en el de San Pedro de este Distrito, de cuya posesión le corresponde al vendedor das dos septimas partes, vendió a la Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela una faja de terreno de un extremo a otro de la posesión (en la proporción de las dos septimas partes) de 2.300 mts. de largo por un ancho de 16 mts. que hace una superficie de 36.000 m2.

Segundo lote: faja de la posesión Las Mostazas y Begonia de este Distrito, de un extremo al otro siguiendo una dirección en lo general de Norte a Sur y con un ancho de 16 mts. en toda su extensión.

Tercer lote: faja en la posesión denominada La Begonia de -

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Magalia López de González
Asesor Jurídico

DPP-3

CM-89

No.....

un extremo al otro siguiendo una dirección en lo general de Occidente a Oriente y con un ancho en toda la extensión de 50 mts. o sea 25 mts. de cada lado del eje de la vía férrea. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió dicho inmueble según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques, el día 23 de noviembre de 1889, bajo el N° 62 a los folios 91 vto. 92.93.94 y 95 del Protocolo Primero, - Cuarto Trimestre.

INMUEBLE N° 33

Inmueble formado por las dos septimas partes de terreno que le correspondía al señor Manuel María Rodriguez de la posesión de tierras denominada Begonia y Puerto Escondido, cuyos linderos son: al Norte se toma de la desembocadura de la quebrada de Puerto Escondido, quebrada arriba hasta encon rar una lomita que sale a la fila alta y es lindero de la posesión que fué de la viuda del señor Sumosa; al Poniente se toma la fila alta abajo hasta llegar a una llamada que la llaman la 'Troja del Tigre' más adelante de donde está un árbol grande de amarillo, bajando hasta un topito donde se reunen dos filas y se toma la de la izquierda que ve al Naciente, lindando con terrenos del propietario; al Sur, esta fila última que es la que baja a la quebrada de las 'Mostazas' un poco más arriba de donde desemboca la quebrada de 'Cañaveral' lindando con posesión del - propietario; y al Naciente la quebrada arriba de las 'Mostazas' hasta el Primer Punto, lindando con posesión de Julián Yanes y lo que es hoy de Inés María Gonzalez. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió dicho inmueble según documento protocolizado por

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Milagro Yánez de Gonzalez

ante la Oficina Subalterna de Registro de Guaicaipuro, Los Teques, el día 28 de enero de 1893 bajo el N° 20, folios 22 y 23 del Protocolo Primero, Primer Trimestre.

INMUEBLE N° 34

Inmueble constituido por posesión denominada "Guayas" situada en jurisdicción del Municipio Miquilen de este Distrito, bajo los siguientes linderos: por el Naciente un cañaote que desemboca en la quebrada de Guayas frente a la casa de Rafael Zamora, se sigue este cañaote hacia arriba hasta el puente denominada Clara" en la línea del Gran Ferrocarril, luego se desvía a la derecha y se sigue por el lindero de la línea férrea hasta el puente denominado "Julia", por debajo del cual pasa la cañada de "Los Araguatos" de aquí se sigue lindando con terrenos del Gran Ferrocarril de Venezuela por la dicha cañada y luego por la loma de la izquierda, sobre la línea férrea hasta la fila que sirve de límite a los terrenos de los Pinto; por el Poniente, el zanjón denominado El Cañaote que desciende de la fila de Quebrada Seca y desemboca en la quebrada Guayas por el Norte, la fila que sirbe de limite a los terrenos de los Pinto, quedando debajo la mencionada línea férrea; y por el Sur la quebrada Guayas desde la boca del Cañaote hasta la boca del Zanjón que está frente a la casa de Rafael Zamora y que es el primer punto de partida. La compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela, adquirió dicho inmueble según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques, el día Primero de diciem

./...

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. María Yépez de González
Asesor Jurídico

bre de 1913, bajo el N° 81, folios 62 vto. y 63 Protocolo Primero, Tercer Trimestre.

INMUEBLE N° 35

Posesión de tierra en Begonia y Puerto Escondido, cuyos linderos generales son: al Norte con terrenos del Gran Ferrocarril de Venezuela; al Naciente arriba de la Linea con posesión del Gran Ferrocarril de Venezuela y debajo de la línea con posesión que fue de Manuel Rodriguez; al Poniente la Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela; y al Sur la quebrada Mostazas. La superficie total es aproximadamente de 1.600.000 m2. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió dicho inmueble, según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro, Los Teques, el día 23 de junio de 1916, bajo el N° 38, folios 139 vto. y 140. Protocolo Primero, Segundo Trimestre.

INMUEBLE N° 36

Inmueble constituido por tres porciones de terreno en la posesión denominada "La Mostazas" y Begonia" cuyos linderos generales son: al Norte la fila alta desde la lagunita seca en el sito de los Quiripitíes hasta el punto denominado Troja del Tigre; al Sur con la faja de terreno del Gran Ferrocarril de Venezuela; al Oriente la pierna más alta o fila que se desprende de la Troja del Tigre con terrenos de la misma compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela, que antes fueron de la señora Gavidia; y al Occidente la quebrada nombrada hoy la "Julia" desde la laguna seca de los Quiripitíes hasta la línea férrea. La superficie total es aproximadamente de -

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Marilda Yépez de González
Asesor Jurídico

REPUBLICA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE COMUNICACIONES
CONSULTORIA JURIDICA

No.....

CM-89 DPP-

180.000 m2. La Compañía del Gran Ferrcarril de Venezuela - adquirió dichos inmuebles según documento protocolizado por - ante la Oficina Subalterna de Relgistro del Distrito Guaicaipur-, Los Teques, el día 26 de enero de 1904, bajo el N° 18 a los fo_ lios 15, 16 y 17, Protocolo Primero, Primer Trimestre.

INMUEBLE N° 37

Faja de terreno en la propiedad denominada El Palmar", compuesta de dos porciones interceptadas por la posesión de los terrenos vendidos al Sr. José Ignacio Polanco, desde el lindero Noroeste de la hacienda hasta su lindero sureste. La primera de esas porciones tiene de largo mil seiscientos ochenta y un metros por diez y seis de ancho por término medio que hacen una super_ ficie de veinte y seis mil novecientos sesenta metros cuadrados y linda al Norte con posesión de la señora Josefa Rondona; al - Sureste con posesión de José Ignacio Polanco, y por los otros dos vientos con terrenos de la hacienda el Palmar. La segunda porción tiene de largo 13.388 metros por diez y seis de ancho por término medio que hacen una superficie de 54.208 m2 y linda al Noreste - con posesión de José Ignacio Polanco; al Sureste con la hacienda La Fundación" de la familia Benitez y por los otros dos vientos con los terrenos del Palmar. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió dichos inmuebles, según documento protoco_ lizado por ante la Oficina de Registro, La Victoria, el día 30 de enero de 1890 bajo el N° 23, folios 24 vto. 25 y 26, Protocolo Pri_ mero, Primer Trimestre.

./...

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Mafalda Vázquez González
Asesor Jurídico

REPUBLICA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE COMUNICACIONES
CONSULTORIA JURIDICA

- 30 -

No.....

CM-89 DPP-3

INMUEBLE N° 38

Inmueble constituído por faja de terreno de la antigua hacienda La Fundación situada en Tejerías jurisdicción del Distrito Ricaurte; desde su lindero Oriental con terrenos del doctor Nicolás Silva, quebrada seca de por medio hasta su lindero Occidental, con la hacienda Santo Domingo del Señor Bernardo Casanova. La superficie total es de 55.313 m2. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió dicho inmueble según documento protocolizado por ante la Oficina de Registro del Distrito Ricaurte, La Victoria, el día 7 de abril de 1890, bajo el N° 4 y a los folios 4, 5 y 6 del Protocolo Primero, Segundo Trimestre.

INMUEBLE N° 39

Inmueble constituído por la antigua hacienda de caña La Fundación y que está formado por cuatro porciones de terreno alrededor de la Estación Tejerías del Gran Ferrocarril; la primera es una faja de terreno situada al Norte de dicha Estación, su lindero norte dista 45 mts. de la progresiva Km. 73+500, 50 mts. de la línea principal y 37 mts. de la progresiva Km. 73+870. Esta faja mide 10.900,oo mts. La segunda porción es una faja situada al Sur de la Estación, comprendida entre el terreno propiedad del Gran Ferrocarril de Venezuela, la acequia de la hacienda La Fundación y el camino de esta hacienda y midé 1.400,oo m2. La tercera porción está situada al Este de la Estación y está tomada de la plazoleta de la casa posada de Las Tejerías, pasa al frente del ángulo Noroeste de una casa de los vendedores por cuyo punto se une con la faja nú-

./...

Ministerio de Comunicaciones
Consultoría Jurídica
Dra. Matilda Yépez de González
Asesor Jurídico

CM-89 DPP-3

No.....

mero 4 y mide 200,oo m2. La cuarta porción es un terreno de sequero a la derecha de la Quebrada Seca, comprendida entre ésta quebrada y el terreno del Gran Ferrocarril y su lindero Sur es una línea recta que dista 45 mts. del fondo de la casa perteneciente a la hacienda donde antes estuvo la Oficina del Gran Ferrocarril. Su superficie es de 23.500,oo m2. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió dicho inmueble según documento protocolizado por ante la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Ricaurte, La Victoria, el día 4 de diciembre de 1905, bajo el No. 46, folios 44 vto. 45 y 46 del Protocolo Primero, Cuarto Trimestre.

SEGUNDO: La duración de este contrato de Usufructo es de quince (15) años fijos, contados a partir de la fecha de su firma, previa aprobación de la Contraloría General de la República, prorrogables automáticamente por períodos iguales y consecutivos de quince (15) años, a menos que una de las partes manifieste a la otra, por escrito y con un (1) mes de anticipación por lo menos, al vencimiento del plazo fijo, o de las prórrogas si las hubiere, su voluntad de ponerle fin.

TERCERO: LA FUNDACION VENEZOLANA DE ECOLOGIA, TECNOLOGIA Y PLANIFICACION, podrá utilizar los bienes que aquí se dan en Usufructo, únicamente para los fines expresados en los numerales 1, 2, 3 y 4 de la Cláusula Segunda del Acta Constitutiva de esa Fundación, cuya copia se acompaña y la cual forma parte integrante de este contrato.

./...

Dra. Marfella Yépez de González
Asesor Jurídico

CM-89 DPP-3

No.....

CUARTO: Queda expresamente convenido que cualquier extensión de los inmuebles antes deslindados, y comprendidos del No. 19 al 39 ambos inclusive, podrán ser reclamados y desincorporados de este contrato por el INSTITUTO y en cualquier momento, siempre y cuando la FUNDACION no haya desarrollado recreacional, conservacionista o turísticamente el área reclamada, mediante inversiones; y aún, si así lo hubiera hubiera hecho, cuando dicha extensión no esté siendo utilizada para los fines ya acordados.

QUINTO: Para todos los efectos de éste contrato, sus derivados y consecuencias, las partes eligen como domicilio la ciudad de Caracas, y todo aquello no regulado especialmente en este convenio se entenderá sometido a las obligaciones establecidas en el Código Civil vigente relativas al Usufructo.

SEXTO: Queda expresamente establecido que la administración, operación y mantenimiento de las obras que LA FUNDACION realice en los terrenos de EL INSTITUTO objeto de este convenio, estarán a cargo de una Junta Administradora integrada por los miembros que esa Fundación designe y por el Gerente General y Secretario General de este Instituto, el primero como Principal y el segundo como Suplente, de acuerdo a lo aprobado por el Consejo Directivo de este Instituto, conforme al Pto. 14 del Acta 368 de fecha 22 de junio de 1973.

SEPTIMO: Yo, Alberto Satine, Ingeniero Civil, venezolano, mayor de edad, titular de la cédula de identidad No. 274869, actuan-

./...

Dra. Marielta Yépez de González
Asesor Jurídico

Notaria Pública de Caracas Caracas Once (11) de Marzo de mil novecientos setenta y cuatro. 164º y 115º. El anterior documento redactado por el abogado Dr. Mariella Yepez de Gonzalez, fue presentado para su autenticacion y devolución. Acordado de conformidad y presentes sus otorgantes dijeron llamarse. Tomas Enrique Reyna Plaza y Alberto Satine, mayores edad, y de este domicilio con Cédulas Nº. 68205 y 274869 respectivamete. Leídoles el documento expusieron "Su contenido es cierto y nuestras las firmas que lo autorizan" En tal virtud el Notario lo declara legalmente autenticado en presencia de los testigos. Noemi Pacheco y Belen Sosa, mayores de edad, y dejandolo anotado bajo el Nº1 Tomo 7º de los Libros de Autenticaciones llevados por el Notario Segundo.

El Notario

REPUBLICA DE VENEZUELA NOTARIA PUBLICA SEGUNDO DE CARACAS

PORFIRIO PAREDES
NOTARIO PUBLICO SEGUNDO DE CARACAS

Los Otorgantes

Los Testigos

Belen Sosa

Pacheco

REPUBLICA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE COMUNICACIONES
CONSULTORIA JURIDICA

CM-89 DPP-3

No.....

do en este acto en mi caracter de Director Gerente de la FUNDACION VENEZOLANA DE ECOLOGIA, TECNOLOGIA y PLANIFICACION, declaro que acepto las condiciones aquí establecidas para este contrato de Usufructo.

OCTAVO: Las dudas y controversias de cualquier naturaleza que pudieran suscitarse en la interpretación del presente contrato y que no puedan ser resueltas amigablemente por las partes, serán decididas por los Tribunales competentes de la República de Venezuela, de conformidad con sus leyes, sin que por ningún motivo ni causa puedan dar origen a reclamaciones extranjeras.

Se hacen tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en Caracas a los a los once días del mes de Febrero de mil novecientos setenta y cuatro.-

Dra. Marinila Yépez de González
Asesor Jurídico

Por "El Instituto"

Ing° TOMAS ENRIQUE REYNA PLAZA.

Por " La Fundación"

Ing° ALBERTO SATINE

MYG/cda.-
Exp. 2402
4-10-73.-

es el anexo que fué presentado por los otorgantes que suscriben, junto el documento que quedò autenticado con esta misma fecha, quedando anotado bajo el No 1 del tomo 7 de Autenticaciones que lleva ek Notario Segundo.

El Notario

PORFIRIO PAREDES
NOTARIO PUBLICO SEGUNDO DE CARACAS

REPUBLICA DE VENEZUELA
NOTARIA PUBLICA SEGUNDA DE CARACAS
NOTARIO SEGUNDO

Otorgantes,

MYC/eda.-
Exp. 7405
-10-73.-

ferrocarril

Proyecto no aprob.

Nosotros, Dr. Antonio Ornés Rodríguez, ingeniero civil, titular de la Cédula de Identidad N° 2544, quien obra en este acto en su carácter de Gerente General del Instituto Autónomo "Administración de Ferrocarriles del Estado", domiciliado en Caracas y adscrito al Ministerio de Comunicaciones, creado por Decreto N° 154 de fecha 29 de enero de 1946, publicado en la Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela, en su edición N° 21922, correspondiente al día 31 de enero de 1946, nombramiento que consta de Resolución del Ministerio de Comunicaciones N° 120 de fecha 16 de noviembre de 1967, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 28483 de esa misma fecha, suficientemente autorizado para este acto por el Consejo Directivo de dicha Entidad en conformidad con las previsiones que contiene la norma e) del Artículo 8 del antes citado Decreto de su creación, según consta del Punto_____ del Acta N°_____de fecha _____ de septiembre de 1968 y del Oficio N°_____ del ciudadano Ministro de Comunicaciones, de fecha_____ de 1968, resolución y oficio que se acompañan para que sean agregados al Expediente de esta Compañía que se formará en el Registro Mercantil de la Circunscripción Judicial del Distrito Federal y Estado Miranda; Dr. Enrique Tejera Paris, abogado, titular de la Cédula de Identidad N°_____ y _____ _____, _____, titular de la Cédula de Identidad N°_____, todos venezolanos, mayores de edad y con domicilio en esta ciudad de Caracas, declaramos que hemos convenido en constituir como en efecto constituímos en este acto, una Compañía Anónima Venezolana, con base al siguiente Documento Constitutivo, concebido y redactado para que a la vez sirva de Estatutos de la misma así:

ACTA CONSTITUTIVA ESTATUTOS DEL "FERROCARRIL HISTORICO DE EL ENCANTO C.A."

TITULO I

DENOMINACION - DOMICILIO - OBJETO - GIRO Y DURACION

Artículo 1°.- La Compañía girará bajo la denominación Social "Ferrocarril Histórico de El Encanto C.A." y su domicilio será la ciudad de Caracas, sin perjuicio de que se establezcan Sucursales o Agencias en cualquier otro lugar de la República o del exterior cuando así lo resuelva su Junta Directiva.

Artículo 2°.- El objeto de la Compañía será la explotación, mantenimiento y operación del Ferrocarril existente entre la Estación llamada Los Lagos y el parque de El Encanto en jurisdicción del Municipio Los Teques, Distrito Guaicaipuro del Estado Miranda, con fines turísticos y de recreación, así como también realizar toda clase de operaciones comerciales, financieras, industriales, agrícolas y administrativas relacionadas con dicha empresa y con toda clase de bienes que le pertenezcan o que de cualquier otro modo interesen su objeto.- De manera especial y sin que ello implique limitación de su indicado objeto, la adquisición, disposición y administración de bienes muebles e inmuebles, corporales e incorporales, derechos y acciones y cualquier otra especie de negocios sobre ellos. La Compañía podrá fomentar y promover la constitución de Sociedades Mercantiles y de cualquier otra especie relacionada con su objeto, -- suscribir acciones e interesarse en cualquier forma en sociedades, empresas o negocios que faciliten sus operaciones; aceptar la representación de entidades nacionales o extranjeras del mismo ramo y de ramos similares y complementarios. La Compañía podrá celebrar toda clase de actos y contratos que se relacionen directa o indirectamente con las especies de negocios

que constituyen su objeto y realizar toda clase de operaciones y ne que convengan o concurran al cumplimiento de sus fines sociales. Y en neral la explotación y manejo de los negocios originados, dependientes, - conexos o relacionados con los fines indicados.

Artículo 3°.- El giro de la Compañía comenzará el día de su inscripción en el Registro Mercantil y su duración será de cincuenta (50) años - contados a partir de esa fecha. Al vencimiento de este plazo su duración se prorrogará automaticamente por un período igual y así sucesivamente cada vez si la Asamblea no resuelve otra cosa, previa participación al Registro Mercantil hecha por el Presidente de la Compañía.

TITULO II

CAPITAL - ACCIONES Y ACCIONISTAS

Artículo 4°.- El capital de la Compañía es de setecientos cincuenta mil bolívares (Bs. 750.000.oo) y está representado por setenta y cinco mil acciones (75.000), con un valor nominal de diez bolívares (Bs. 10.oo) cada una. Queda además autorizado un aumento de capital para llevarlo a dos millones quinientos mil bolívares (Bs. 2.500.000.oo) mediante la emisión de acciones de diez bolívares (Bs. 10.oo) cada una.

Artículo 5°.- Las acciones son nominativas, convertibles al portador cuando ellas hayan sido integramente pagadas y así lo decida la Asamblea de Accionistas y confieren a sus tenedores iguales derechos y obligaciones. Cada acción representa un voto en las Asambleas.

Artículo 6°.- El capital de la Compañía podrá ser aumentado o disminuido conforme a la Ley.-

Artículo 7°.- La propiedad de las acciones nominativas se prueba con

su inscripción en el Libro de Accionistas de la Compañía y la cesión de ellas, en propiedad o en garantía, se hace por declaración en el mismo Libro, firmado por el cedente y por el cesionario o por sus apoderados. Toda transferencia de acciones en propiedad o en garantía, se anotará al dorso de los Títulos respectivos. El Presidente o uno de los Directores, suscribirá las notas de cesión a que se refiere este Artículo.

Artículo 8º.- El capital de la Compañía ha sido integramente suscrito por nosotros y ha sido pagado en la forma y proporción que a continuación se indican: El Instituto Autónomo "Administración de Ferrocarriles del Estado" ha suscrito siete mil cuatrocientos noventa y ocho acciones - (7.498) de las cuales siete mil trescientas (7.300) han sido totalmente pagadas por él mediante el aporte que hace en este mismo acto de los bienes muebles e inmuebles de su propiedad que a continuación se especifican.

INMUEBLES

Los inmuebles están todos ubicados en jurisdicción del Municipio Los Teques del Distrito Guaicaipuro del Estado Miranda; se encuentran entre las progresivas de la antigua línea del Gran Ferrocarril de Venezuela Caracas-Valencia Km. 29+115 y Km. 44+149.5 y se hallan alinderados en los títulos mediante los cuales los adquirió el Gran Ferrocarril de Venezuela, así:

Inmueble Nº 1.- Antiguamente conocido con el nombre de El Rosario, está situado en el lugar denominado Camatagua entre las progresivas Km. 29+115 y Km. 29+539, tiene un área de doscientos cuarenta y dos mil cuatrocientos treinta y siete metros cuadrados (242.437 m2), linda "al Norte, con terrenos de la Compañía compradora (Gran Ferrocarril de Venezuela); al

Sur, con fundos de café de Eduardo y Tomás Lorenzo Pérez sucesores; al Naciente, con propiedad de Rafael Taborda; y al Poniente, con fundos de café de los Señores Pérez antes nombrados".- La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado según documentos protocolizados en la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro del Estado Miranda el 10 de mayo de 1920 bajo el N° 94, folios 91 y 92 del Protocolo Primero; el 6 de mayo de 1920 bajo el N°85, folios 82 y 83 del Protocolo Primero y el 3 de septiembre de 1920 bajo el N° 114, folios 118 vuelto y 119 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de once mil ciento veintiún bolívares con ochenta y cinco céntimos (Bs.11.121.85).

Inmueble N° 2.-- Faja de terreno de la Hacienda San Agustín en los lugares de El Corozal y Retamal que empieza en la fila de El Corozal que es el lindero Norte de la hacienda en una parte y en otra Oriental y termina en el lindero Occidental de la misma hacienda, entre las progresivas Km. 29+539 y Km. 31+589, tiene de largo dos mil cincuenta metros (2.050 m) por veinte (20) de ancho, que hacen una superficie de cuarenta y un mil metros cuadrados (41.000 m2). La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 13 de marzo de 1890 bajo el N° 55, folio 54 vuelto del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de dos mil cincuenta bolívares (Bs. 2.050.oo).

Inmueble N° 3.- Faja de terreno de las posesiones denominadas "Mata Brazo", "Tierra Llana", "Guaya" y la que forma una cañada, desde donde linda

con la Hacienda nombrada "El Retamal" hasta tocar con los terrenos de los Marrero, entre progresivas Km. 31+589 y Km. 33+439, tiene dieciseis metros (16 m) de ancho por término medio y comprende veintinueve mil seiscientos metros cuadrados (29.600 m2). La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 28 de agosto de 1889 bajo el N° 54, folio 49 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de un mil cuatrocientos ochenta bolívares (Bs. 1.480).

Inmueble N° 4.— Faja de terreno desde linda con posesión de la Señorita María del Rosario Arnó hasta donde toca la de Eliseo Marrero que tiene un ancho medio de dieciseis metros (16 m), comprende ocho mil cuatrocientos metros cuadrados (8.400 m2) y se encuentra entre las progresivas Km. — 33+439 y 34+022. Y una porción de terreno entre las mismas progresivas, al Suroeste del derecho de vía que linda: "Por el Norte la quebrada Potrero, que los separa de los terrenos que fueron de Eliseo Marrero, hoy del comprador (Gran Ferrocarril de Venezuela) y parte de la citada faja vendida por mí al mismo comprador en mil ochocientos ochenta y nueve; por el Este el resto de la referida faja hasta la fila atravesada por el túnel número quince; por el Sur la fila nombrada, que lo separa de los terrenos que pertenecieron a la Señorita María del Rosario Arnó hasta encontrar la confluencia de las quebradas Encanto y Guayabital; por el Oeste desde la confluencia de las quebradas Potrero y Guayabital siguiendo esta última, aguas abajo, hasta su confluencia con la quebrada Encanto", y tiene un área de noventa mil quinientos metros cuadrados (90.500 m2). La Compañía del Gran

Ferrocarril de Venezuela adquirió el primero de dichos inmuebles según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada el día 29 de agosto de 1889 bajo el N° 76, folio 76 del Protocolo Primero, y el segundo de dichos inmuebles, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 15 de abril de 1901 bajo el N° 5 a los folios 4 y 5 del Protocolo Primero.

El valor de estos inmuebles ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de cuatro mil novecientos cuarenta y cinco bolívares (Bs. 4.945.oo).

Inmueble N° 5.- Posesión denominada "Mata Brazo" situada en el lugar de El Encanto, entre las progresivas Km. 33+439 y Km. 34+022, tiene un área de setecientos ochenta mil metros cuadrados (780.000 m2) y linda: "por el Norte con posesión de Eliseo Marrero, quebrada en medio hasta llegar a la línea férrea; por el Sur, con la fila llamada de "Mata Brazo" que parte del extremo alto de la antigua posesión de los Reverón hasta caer a la línea del Gran Ferrocarril, terminando este lindero en el túnel N° 15: por el Naciente, con posesión de Antonio Oviedo, limitada por una fila hasta llegar al extremo Norte de un potrero denominado "El Potrerito" cerca de la casa de los sucesores de Isidro Moreno; y por el Poniente, con terrenos de la Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela, línea férrea en medio". La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 26 de diciembre de 1912, bajo el N° 98, folios 100 vuelto y 101 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de treinta y nueve mil bolívares (Bs. 39.000.oo).

Inmueble N° 6.- Posesión situada en el lugar denominado "Mata Brazo", entre las progresivas Km. 34+022 y Km. 34+156, tiene un área de quinientos sesenta y cinco mil metros cuadrados (565.000 m2) y linda: "al Norte, la fila que separa la posesión Comunera de este pueblo tomando dicha fila hacia el Poniente, hasta salir a un portachuelo que está en la carretera que va a "Lagunéticas". Se sigue dicha carretera siempre al Poniente hasta -- donde se encuentra la boca de una pequeña zanja que es lindero de un fundo de café de Celedonio Crespo, se toma esta zanja arriba a salir al camino o desecho antiguo de Lagunéticas aquí se atraviesa este camino y se vuelve a tomar otra fila que separa un fundo de Tomás Lorenzo Pérez, se sigue esta fila hasta caer al patio de un rancho de Miguel Lusero que está en la citada carretera, de aquí se toma línea recta a otra fila que también es lindero de otro fundo del mencionado Pérez, aquí se sigue media falda por el pie de dicho fundo dándole vuelta hasta encontrar con una loma que llaman "La Cebadilla", que separa la posesión de Juan N. Carrillo, se sigue esta loma abajo hasta donde se abre dicha loma en dos piernas, se deja la de la derecha y se sigue por la de la izquierda siempre abajo a caer a las adjunta de dos quebradas, en ésta se toma aguas abajo por el viento Sur, a encontrar con el puente que llaman "Guayabital", se deja éste y se toma la línea férrea a llegar a otro puente que llaman Potrero, aquí se toma un zanjón que es lindero de la Compañía Compradora (Gran Ferrocarril de Venezuela); y por todo este lindero a salir al primer punto que es la primera fila citada". La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 18 de septiembre de 1918 bajo el N° 55, folios 58 vuelto al 59 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de veintiocho mil doscientos cincuenta bolívares (Bs. 28.250.oo).

Inmueble N° 7.- Faja de terreno en el lugar del "Encanto" entre las progresivas Km. 34+022 y 34+156, tiene un área de dos mil cuatrocientos metros cuadrados (2.400 m2), un largo de ciento cincuenta metros (150 m) y un ancho de dieciseis metros (16 m) y linda: "por el Sur Oeste, con posesión de Petra Marrero, quebrada del Potrero de por medio: por el Noreste, con posesión de Blas Lugo, quebrada de Guayabital por el medio; y por el Naciente y el Poniente, con terrenos del vendedor (Eliseo Marrero)". La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 22 de noviembre de 1889, bajo el N° 60, folio 88 vuelto y 89 del Protocolo Primero y trozo de terreno situado en el lugar del "Encanto" entre las progresivas Km. 34+022 y Km. 34+156, tiene un área de ocho mil setecientos metros cuadrados (8.700 m2) y linda: "por el Norte la faja por donde pasa el ferrocarril, faja que vendí a la expresada compañía (Gran Ferrocarril de Venezuela - Grosse Venezuela Eisenbahn Gesellschaft), según escritura registrada en Los Teques el 22 de Noviembre de 1889 bajo el N° 60 al folio al folio 88 vto. y 89 del protocolo primero, por el Este la quebrada del Potrero hasta su reunión con la quebrada de Guayabital o sea mi lindero con la posesión de la Señora Petra Marrero de Ayesta, por el Oeste con esta última quebrada hasta su reunión con la del Potrero, o sea mi lindero con la posesión de la sucesión de Blas Lugo y por el Sur el punto de reunión de las dos quebradas expresadas, La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según --

documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 12 de marzo de 1900 bajo el N° 26, folio 26 y 26 vuelto del Protocolo Primero.

El valor de estas dos porciones de terreno que hoy constituyen el inmueble N° 7 ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de quinientos cincuenta y cinco bolívares (Bs. 555.oo).

Inmueble N° 8.- Faja de terreno de la posesión denominada "El Encanto" entre las progresivas Km. 34+156 y Km. 34+736, tiene seiscientos un metros de longitud (601 m) por dieciseis metros (16 m) de ancho por término medio, se extiende desde la quebrada de Guayabital en que linda con la posesión de Eliseo Marrero hasta la que es de Gabriel Morante y forma una superficie de nueve mil seiscientos metros cuadrados (9.600 m2).- Area de terreno formando cuerpo con la anteriormente expresada e inmediata a la quebrada de - Guayabital con doscientos metros de largo (200 m) por treinta de ancho (30) o sean seis mil metros cuadrados (6.000 m2), para la Estación que va a establecerse en dicho lugar. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 4 de septiembre de - 1889 bajo el N° 69, folios 64 y 65 del Protocolo Primero. Y parte de la posesión de tierra denominada "El Encanto" entre las progresivas Km. -- 34+156 y Km. 34+736, tiene un área de ciento nueve mil novecientos cincuenta metros cuadrados (109.950 m2) y linda: "Norte, la quebrada de "El Guayabital" que la separa de los terrenos que fueron de Eliseo Marrero, hoy del comprador (Gran Ferrocarril de Venezuela): por el Este, la misma quebrada que lo separa de los que fueron de la Sra. Petra Marrero de Ayesta, hoy del comprador: por el Sur, con terrenos de Gabriel Morante; y por el

Oeste, la faja citada vendida por nuestro marido y padre respectivamente al mismo comprador en mil ochocientos ochenta y nueve". La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro -- nombrada, el día 19 de enero de 1903 bajo el N° 7 a los folios 6 vto. y 7 del Protocolo Primero.

El valor de estos tres (3) lotes de terreno que hoy constituyen el inmueble N° 8 ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de seis mil doscientos setenta y siete bolívares con cincuenta céntimos (Bs. 6.277.50).

Inmueble N° 9.- Parte de la posesión situada en el lugar del "Encanto" entre las progresivas Km. 34+156 y Km. 34+736, tiene un área de ochenta y dos mil metros cuadrados (82.000 m2) y linda: "partiendo del puente de Guayabital en la línea férrea se sigue la fila que es al mismo tiempo el camino que del Guayabital conduce al Tigrito, hasta el topo de la misma fila que está antes del rancho de la familia Lugo; de aqui dobla el lindero línea recta hasta otro topo que queda casi directamente al Sur, de donde se parte por esta otra fila hacia el Oriente hasta el topo siguiente, de donde se dirige otra vez al Sur hasta encontrar el lindero de los terrenos del Ferrocarril por cuyo lindero continúa pasando por frente a la estación del Encanto hasta el primer punto de partida o sea la cabeza del puente de Guayabital". La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 15 de marzo de 1906, bajo el N° 68, folio 81 vto. al 83 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los

socios en la cantidad de cuatro mil cien bolívares (Bs. 4.100.oo).

Inmueble N° 10.- Faja de terreno situado en los lugares del Encanto y Tegueste, entre las progresivas Km. 34+736 y Km. 35+896, con una longitud de un mil ciento sesenta metros (1.160 m), un ancho de dieciseis metros (16 m), con una superficie de dieciocho mil quinientos sesenta metros cuadrados -- (18.560 m2). La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 30 de agosto de 1889 bajo el N. 56, folios 51 y 52 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de novecientos veintiocho bolívares (Bs. 928.oo).

Inmueble N° 11.- Faja de terreno de la posesión denominada del "Encanto" entre las progresivas Km. 35+896 y Km. 37+616, el cual tiene un mil setecientos veinte metros de largo (1.720 m) por dieciseis (16) de ancho, con una superficie de veintisiete mil quinientos veinte metros cuadrados --- (27.520 m2), comprendida en la dicha posesión desde su lindero con Gabriel Morante hasta donde linda con la posesión de Rafael Uriola. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 4 de septiembre de 1889 bajo el N° 70, folios 65 y 66 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de un mil trescientos setenta y seis bolívares --- (Bs. 1.376.oo).

Inmueble N° 12.- Faja de terreno en el lugar de Tegueste situado entre las progresivas Km. 37+616 y Km. 37+842, tiene un área de tres mil ---

seiscientos dieciseis metros cuadrados (3.616 m2), una longitud de doscientos veintiseis metros (226 m) y un ancho de dieciseis metros (16 m) y linda por el Norte, con posesión de Joaquín González; por el Sur, con otra de los herederos de Socorro Lara; por el Poniente y Naciente, con terrenos de la Sucesión Uriola. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 27 de noviembre de 1889 bajo el N° 69, folios 102 y 103 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de ciento ochenta bolívares con ochenta céntimos (Bs. 180,809).

Inmueble N° 13.- Faja de terreno de la posesión denominada Tegueste entre las progresivas Km. 37+842 y Km. 39+376. Tiene un área de veinticuatro - mil quinientos cuarenta y cuatro metros cuadrados (24.544 m2), una longitud de un mil quinientos treinta y cuatro metros (1.534 m) y un ancho de dieciseis metros (16 m) desde donde linda la posesión de Joaquín González con Rafael Uriola hasta donde linda la de Francisco Díaz Hernández con la posesión que fue asignada a la señora Carmen Pérez de González quedando en el intermedio la de Dorotea González de González. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 4 de septiembre de 1889 bajo el N° 71, folios 66 y 67 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de un mil doscientos veintisiete bolívares ----- (Bs. 1.227.oo).

Inmueble N° 14.- Faja de terreno de la posesión de Carmen Pérez de González, entre las progresivas Km. 39+376 y Km. 39+815, tiene un área de nueve mil cuarenta metros cuadrados (9.040 m2), una longitud de quinientos sesenta y cinco metros (565 m) y un ancho de dieciseis metros (16 m) y linda desde la posesión de Francisco Díaz Hernández hasta la posesión de Gabriel Morante. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, de la señora Carmen Pérez de González por documento privado en el año de 1889.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de cuatrocientos cincuenta y dos bolívares (Bs. 452.-).

Inmueble N° 15.- Faja de terreno en el lugar de Las Mostazas entre las progresivas Km. 39+815 y Km. 40+355, tiene un área de ocho mil seiscientos -- cuarenta metros cuadrados (8.640 m2), una longitud de quinientos cuarenta metros (540 m) por dieciseis metros de ancho (16 m) y linda por el Norte, con posesión de Julián Yanes; por el Sur, con la de Carmen Pérez de González y por el Oriente y Occidente, con posesión del vendedor (Gabriel Morante). La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 22 de noviembre de 1889 bajo el N° 59 al folio 88 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de cuatrocientos treinta y dos bolívares (Bs. 432.-).

Inmueble N° 16.- Faja de terreno en el lugar de Las Mostazas, entre las progresivas Km. 40+355 y Km 44+152, tiene un área de sesenta mil setecientos cincuenta y dos metros cuadrados (60.752 m2), una longitud de tres mil setecientos noventa y siete metros (3.797 m) por dieciseis metros (16 m)

de ancho y se extiende desde la quebrada del Cañaveral hasta el lugar de El Tigrito, por cuyos lados linda con Gabriel Morante y Gabriel Pérez. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 18 de noviembre de 1889 bajo el Nº 57, folios 75 vto. y 76 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de tres mil treinta y seis bolívares con sesenta céntimos (Bs. 3.036.60).

Inmueble Nº 17.- Faja de terreno en el lugar denominado Potrerito, entre las progresivas Km. 44+152 y Km. 44+712, tiene un área de veintiocho mil metros cuadrados (28.000 m2), una longitud de quinientos sesenta metros (560 m) por cincuenta metros (50 m) de ancho y linda por el Norte, con posesión de Juan Bautista Yanes; por el Sur, con otra de Julián Yanes; y por el Naciente y Poniente, con terrenos de la vendedora Margarita Alemán de Pérez. La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 27 de noviembre de 1889 bajo el Nº 70 a los folios 103 vto. y 104 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de un mil cuatrocientos bolívares (Bs. 1.400.oo).

Inmueble Nº 18.- Faja de terreno en el lugar de Las Lagunetas, entre las progresivas Km. 44+712 y Km.44+949.50, tiene un área de once mil ochocientos cincuenta metros cuadrados (11.850 m2), una longitud de doscientos treinta y siete metros (237 m) por cincuenta metros (50 m) de ancho y linda: por el Este, con posesión de Gabriel Pérez; por el Oeste, con la de

Bonifacio Lizarraga; y por el Norte y por el Sur, con terrenos del vendedor (Juan Bautista Yanes). La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 28 de noviembre de 1889 bajo el Nº 72 a los folios 105 vuelto y 106 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de quinientos noventa y dos bolívares con cincuenta céntimos (Bs. 592.50).

Inmueble Nº 19.- Faja de terreno constante de dos (2) partes de la posesión denominada Cañaveral, entre el Túnel 21, progresiva Km. 34+175 y el viaducto Vuelta Larga, progresiva Km. 44+150, tiene un área de dos millones cien mil metros cuadrados (2.100.000 m2) y se halla delimitada así: "partiendo del poste Nº 1 del plano encima del túnel Nº 21, la fila del Norte hasta el poste Nº 2 en un topo; ángulo Sur, antes posesión Morantes ahora de diferentes propietarios; de este topo se sigue una fila al Noroeste pasando por el poste Nº 3 hasta Quebrada Higuerote o Cañaveral abajo poste Nº 4. De este punto se sigue aguas abajo hasta veinticinco metros mas - abajo de la línea i de allí paralela a la línea los mismos veinticinco metros hasta fila túnel Nº 21. Esta parte determinada es la comprendida entre la fila del túnel Nº 21 i el Viaducto Trincheras. La otra parte está comprendida entre Quebrada Higuerote, Viaducto Trincheras i la Quebrada Tigrito, puente Vuelta Larga i se determina en la forma siguiente: (25) veinticinco metros más abajo del centro del Viaducto Trincheras se sigue el lindero aguas arriba hasta encontrar el poste Nº 4 o sea el ángulo Oeste de la posesión antes de Morantes; de este punto se sigue por la fila en dirección

más o menos Norte, pasando por el poste N° 5 hasta el topo del poste N° 6; de este punto se sigue el lindero al Oeste entre Rodriguez i Fortunato Jimenez una línea sobre la fila Golondrina, hasta poste N° 11, de este punto se dirige al Norte hasta poste N° 10, de aquí en dirección más o menos Este pasando por el poste N° 9 hasta topo poste N° 8. De aquí se sigue por la fila que divide a Rodríguez de Becker antes Pedro Paul, i Bayley antes - Hohn hasta topo N° 12. De aquí por la fila que divide a Rodriguez i Becker - Sales Pérez al topo del poste N° 14 i de aquí Quebrada Tigrito o Vuelta Larga aguas abajo hasta veinticinco metros más abajo del Viaducto Vuelta Larga; de aquí una línea paralela al centro de la vía distante veinticinco metros hasta unirse al Viaducto Trincheras". La Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela adquirió el inmueble antes determinado, según documento protocolizado en la misma Oficina Subalterna de Registro nombrada, el día 26 de mayo de 1916 bajo el N° 103, folios 98 y 99 del Protocolo Primero.

El valor de este inmueble ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de ciento cinco mil bolívares (Bs. 105.000.oo).

Valor Total de los inmuebles aportados por el Instituto Autónomo "Administración de Ferrocarriles del Estado", doscientos once mil novecientos cuatro bolívares con veinticinco céntimos (Bs. 211.904.25).

MATERIALES Y EQUIPOS

16	kilómetros de rieles con un peso de 915.840 kilogramos a Bs. 70.oo la tonelada	Bs.	64.108.80
2	locomotoras marca Diesel Electric con motores de 730 HP, motores seriales N° 10B163 y 10B161 respectivamente, a Bs. 125.000.oo c/u	"	250.000.oo

1	autovía Leyland inglés, con dos motores, con capacidad para 57 pasajeros	Bs.	40.000.oo
1	autovía Belga de un solo motor, con capacidad para 30 pasajeros	"	30.000.oo
6	vagones de carga con capacidad para 20 toneladas, en regular estado, a Bs. 1.000.oo c/u	"	6.000.oo
	Repuestos, puentes y durmientes	"	127.986.95

El valor de los muebles aportados ha sido estimado y aprobado por todos los socios en la cantidad de quinientos dieciocho mil noventa y cinco - bolívares con setenta y cinco céntimos (Bs. 518.095.75).

El capital correspondiente a las mil novecientas ochenta (1.980) acciones restantes suscritas por el Instituto Autónomo "Administración de Ferrocarriles del Estado" o sea la cantidad de diecinueve mil ochocientos bolívares (Bs. 19.800.oo), ha sido enterado en Caja en dinero efectivo en un veinticinco por ciento (25%), esto es la cantidad de cuatro mil novecientos cincuenta bolívares (Bs. 4.950.oo). El Dr. Enrique Tejera Paris ha suscrito diez acciones y ha enterado en Caja en dinero efectivo el monto de la referida suscripción o sea la cantidad de cien bolívares (Bs. 100.oo) y el doctor Antonio Agostini ha suscrito diez acciones y ha enterado en Caja en dinero efectivo el monto de la referida suscripción o sea la cantidad de cien bolívares (Bs. 100.oo).

TITULO III

ASAMBLEAS GENERALES DE ACCIONISTAS

Artículo 9.- La Asamblea General de Accionistas, Ordinaria o Extraordinaria, regularmente constituída, es la autoridad suprema de la Compañía y sus acuerdos y decisiones tomados dentro de los límites de sus facultades serán obligatorios para todos los accionistas aun cuando no hayan concurrido a ella, salvo los derechos y recursos especialmente previstos por la Ley.

Artículo 10.- La Asamblea General Ordinaria o Extraordinaria se reunirá previa Convocatoria publicada por la prensa con cinco días de anticipación por lo menos en el lugar y a la hora que fije el Presidente, lo cual se indicará en la Convocatoria. Sin embargo, la formalidad de la publicación no será necesaria si la totalidad del capital se halla representada en la reunión.

Artículo 11.- La Asamblea General Ordinaria o Extraordinaria, podrá deliberar válidamente, cuando está representado en ellas por sí o por medio de apoderados, un número de acciones que representen mas de la mitad del capital social.

Artículo 12.- La Asamblea General Ordinaria de Accionistas se reunirá en la sede de la Compañía en Caracas en uno cualquiera de los días comprendidos entre el 1º de febrero y el 1º de marzo de cada año, lo cual se indicará en la respectiva Convocatoria.

Artículo 13.- Las atribuciones de la Asamblea General Ordinaria son: 1º.) Considerar y aprobar, improbar o modificar el Informe, Balance y Cuentas que ha de presentarle anualmente la Junta Directiva con vista del Informe del Comisario.

2°.) Nombrar la Junta Directiva y sus Suplentes.

3°.) Nombrar el Comisario y su Suplente.

4°.) Fijar la remuneración de los miembros de la Junta Directiva y del Comisario.

5°.) Determinar el destino que ha de dársele a las utilidades líquidas que se hubieren obtenido en el ejercicio de que se trate, fijando el dividendo que ha de distribuirse entre los accionistas y

6°.) Conocer de cualquier otro asunto que le sea especialmente sometido.

Artículo 14.- La Asamblea General Extraordinaria de Accionistas se reunirá cuando sea convocada para tratar de los asuntos que interesen a la Compañía o cuando así lo exigiere un número de accionistas que represente por lo menos una quinta parte del capital social y en la Convocatoria se expresará el objeto de la reunión.

Artículo 15.- Cualquier deliberación sobre su objeto no expresado en las Convocatorias para las Asambleas es nula, a menos que haya sido aprobada su inclusión en el temario de la Asamblea por la totalidad de los accionistas de la Compañía.

Artículo 16.- Los acuerdos, resoluciones y decisiones que adopte la Asamblea en sus deliberaciones serán obligatorios para todos los accionistas, cuando hayan sido aprobados por el voto favorable de la mitad más una de las acciones representadas en la Asamblea, salvo lo establecido por el Artículo 280 del Código de Comercio vigente.

Artículo 17.- Previamente a la constitución de la Asamblea, se dará a conocer la nómina de los asistentes, comprobándose su carácter y especificándose la cantidad de acciones que representan. Si transcurrida una --

hora después de la fijada en la Convocatoria para la reunión de la Asamblea no hubiera concurrido un número suficiente de accionistas para formar el - quorum requerido, se procederá a hacer una nueva Convocatoria conforme a las disposiciones del Código de Comercio.

Artículo 18.- De cada Asamblea se levantará Acta en la que se indicarán los nombres y apellidos de todos los asistentes, las representaciones que ejerzan y los asuntos que hayan sido materia de las deliberaciones de la Asamblea. El Libro de Actas de la Asamblea lo llevará el Secretario de la Compañía y lo firmarán en cada oportunidad por lo menos tres de las personas que hayan concurrido a la sesión de la Asamblea.

TITULO IV

DIRECCION Y ADMINISTRACION

Artículo 19.- La Compañía estará dirigida y administrada por una Junta Directiva compuesta por un Presidente y cuatro Directores, quienes deberán ser accionistas de la Compañía, durarán cinco años en sus funciones y podrán ser reelegidos. Cada miembro de la Junta Directiva tendrá su correspondiente Suplente.

Artículo 20.- Las faltas temporales o absolutas de los Miembros Principales de la Junta Directiva serán cubiertas por sus respectivos Suplentes y en el caso de falta o excusa del Suplente convocado, el Presidente o quien haga sus veces llamará a cualquiera de los otros Suplentes para completar - la Junta Directiva. Sin embargo, si se produjera la renuncia de un Miembro Principal y la de su Suplente, el Presidente o quien haga sus veces, convocará a la Asamblea para que provea las vacantes.

Artículo 21.- Los miembros de la Junta Directiva y sus Suplentes serán nombrados por la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, durarán -

cinco años en el ejercicio de sus funciones y podrán ser reelegidos.

Unico.- Los miembros de la Junta Directiva correspondientes a la primera designación, durarán en ejercicio de sus funciones uno, dos, tres, -- cuatro y cinco años, determinando la Asamblea en el acto mismo de su designación, el respectivo período de cada uno.

Artículo 22.- Cada miembro de la Junta Directiva antes de entrar a desempeñar su cargo deberá depositar en la Caja Social una o mas acciones para garantía de su gestión, conforme a lo previsto en el Artículo 244 del Código de Comercio.

Artículo 23.- La Junta Directiva se constituirá y deliberará validamente al estar presente en su seno tres de sus miembros y resolverá por mayoría de votos.

Artículo 24.- En caso de falta absoluta o temporal del Presidente, la Junta Directiva designará dentro de su seno el Director que ha de entrar a desempeñar dicho cargo.

Artículo 25.- La Junta Directiva tiene los más amplios poderes de administración y disposición de los bienes y negocios de la Compañía y especialmente, sin que la enumeración que sigue constituya limitación de facultades, tendrá las atribuciones y obligaciones siguientes:

1°.- Establecer las normas que seguirá la Compañía para realizar su objeto y crear y reglamentar los diversos Departamentos de la Compañía.

2°.- Designar de su seno uno o mas miembros para que integren en unión de empleados de la Compañía, con carácter transitorio o permanente, comisiones encargadas de estudiar los asuntos que la Junta Directiva les encomiende.

3°.- Fijar los gastos generales de la administración.

4°.- Nombrar y remover los empleados de la Compañía y fijarles su remuneración.

5°.- Autorizar la adquisición y enajenación de bienes muebles e inmuebles, derechos, acciones y materiales y la celebración de toda especie de actos y contratos.

6°.- Autorizar el ejercicio de las acciones judiciales que sean procedentes y dar las instrucciones pertinentes a la defensa de los intereses de la Compañía en caso de que ésta fuere demandada.

7°.- Autorizar la constitución de factores mercantiles, gerentes y apoderados generales o especiales, judiciales o extrajudiciales, de su seno o fuera de él.

8°.- Elaborar el Informe que debe presentar a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, o a cualquier otra Asamblea Extraordinaria, sobre las cuentas de la Compañía, sobre la marcha y desarrollo de sus negocios y sobre cualquier otra materia que considere conveniente someter a la Asamblea. En el Informe que la Junta Directiva presentará a la Asamblea Ordinaria, incluirá además un resumen del movimiento del Activo Fijo y de las Reservas y un proyecto para la distribución de las utilidades.

9°.- Establecer la forma y oportunidad en que ha de entregarse a los accionistas el dividendo acordado por la Asamblea.

10°.- Cumplir y hacer cumplir las decisiones de las Asambleas Generales de Accionistas y las demás funciones que le correspondan en conformidad con la Ley y con estos Estatutos.

Artículo 26.- La Junta Directiva podrá delegar en el Presidente y en cualquiera de sus miembros, las funciones y atribuciones que considere convenientes a los fines de la Compañía.

Artículo 27.- Los miembros de la Junta Directiva continuarán en el ejercicio de sus funciones aun vencido el plazo para el cual fueron elegidos, hasta que se incorporen quienes hayan de sustituirlos.

Artículo 28.- El Presidente tiene la representación legal de la Compañía y puede firmar por ella todos los actos y contratos que la Junta Directiva haya aprobado o autorizado y sin que la enumeración que sigue entrañe limitación tendrá las siguientes atribuciones:

1°.- Convocar y presidir las Asambleas Generales Ordinarias y Extraordinarias.

2°.- Convocar y presidir las sesiones de la Junta Directiva.

3°.- Proveer lo conducente a completar la Junta Directiva en los casos de falta temporal de uno de sus miembros de acuerdo con las normas que se establecen en estos Estatutos.

4°.- Otorgar los poderes de cualquier especie que haya autorizado la Junta Directiva.

5°.- Informar a la Junta Directiva sobre la marcha general de la Empresa dándole cuenta de su gestión y someter a su consideración todos los asuntos que sean de la competencia de aquella.

6°.- Representar a la Compañía en juicios, por ante los Poderes Públicos y funcionarios administrativos, y por ante cualquier persona natural o jurídica, salvo en los casos en que la Junta hubiere designado un representante o apoderado especial.

7°.- Nombrar los empleados de la Compañía cuya designación no corresponda a la Junta Directiva y fijar su remuneración.

8°.- Remover los miembros del personal dando cuenta a la Junta Directiva cuando se trate de empleados nombrados por ella.

9°.- Ejecutar y hacer ejecutar los acuerdos y resoluciones de la Asamblea y de la Junta Directiva.- El Presidente tendrá a su cargo la gestión diaria de los negocios e intereses de la Compañía, a cuyo efecto dispondrá de las más amplias facultades de administración.

TITULO V

DEL COMISARIO Y SU SUPLENTE

Artículo 29.- La Asamblea General Ordinaria de la Compañía nombrará un Comisario Principal y un Suplente, quienes durarán un año en sus funciones y podrán ser reelegidos. El Comisario tendrá las atribuciones que le señala el Código de Comercio.

TITULO VI

DE LA CONTABILIDAD - DEL BALANCE - DE LAS UTILIDADES Y DEL FONDO DE RESERVA

Artículo 30.- El año económico de la Compañía comprende el lapso del primero de diciembre al treinta de noviembre del año inmediatamente siguiente.

Artículo 31.- El día 30 de noviembre de cada año se cortarán las cuentas, se practicará Inventario y se formulará el Balance y la liquidación de Ganancias y Pérdidas del ejercicio, debiendo presentarse todo oportunamente al Comisario, a fin de que, con el Informe de éste sea sometido por la Junta Directiva a la consideración de la Asamblea. El Comisario deberá tener dichos documentos por lo menos con treinta días de anticipación a la reunión de la Asamblea.

Artículo 32.- El cierre de las cuentas de la Compañía en la fecha señalada, se hará de la manera siguiente: para la determinación de las utilidades obtenidas en el ejercicio se hará deducción de la suma necesaria para cubrir los cargos por depreciación, desgaste, reparación y reconstrucción de los bienes de la sociedad, obligaciones derivadas de la Ley del --

Trabajo, previsiones para cuentas perdidas, Impuesto sobre la Renta y -- cualesquiera otros elementos de gastos aplicables al ejercicio. De la utilidad líquida así obtenida se apartará un cinco por ciento (5%) para fondo de reserva legal hasta completar una cuota equivalente al diez por ciento (10%) del capital social y el noventa y cinco por ciento (95%) restante se destinará a cubrir los dividendos y demás fines que resuelva la Asamblea.

Artículo 33.- El Presidente dentro de los diez días siguientes a la aprobación del Balance presentará una copia de él y del Informe del Comisario al Registro Mercantil para ser agregado al expediente de la Compañía.

TITULO VII

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 34.- El Presidente de la Compañía deberá participar al Registrador Mercantil todos los actos, convenios o resoluciones sujetos al registro y publicación conforme a lo establecido en el Código de Comercio vigente.

Artículo 35.- En todo lo que no esté especialmente previsto en este Documento Constitutivo-Estatutos se aplicarán las disposiciones del Código de Comercio vigente para esta fecha.

Los señores_____

_____, han sido designados Presidente y Directores Principales, respectivamente, y como Suplentes de los nombrados y en el mismo orden,_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____.

Una copia de la presente Acta Constitutiva-Estatutos se insertará como primer Acta en el Libro de Actas de Asambleas de la Compañía. El señor _____ en su carácter de Presidente de la Compañía presentará este documento Acta Constitutiva-Estatutos al Registrador Mercantil y cumplirá las demás formalidades a que hubiere lugar para la legalización de la Compañía.

Caracas, de mil novecientos sesenta y nueve.

y datos complementarios

(INAUGURACION DEL FERROCARRIL HISTORICO
LOS TEQUES EL ENCANTO

I

rescate del tramo de ~~doce kilómetros~~ del ferrocarril entre la estación de Lagos y el pintoresco paseo de El Encanto, plantado este último sitio con oles casi centenarios, ha sido casi un milagro y se debe a la tenacidad de ~~grupo de conservacionistas que durante~~ unos cuantos años ~~en los esfuerzos de lo~~ que se constituyeron en una Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación con apoyo del Estado para evitar conti se el progresivo desmantelamiento de una vía construida en el transcurso de última década del siglo XIX, que constituye uno de los tramos e por sus características topográficas debió ofrecer la mayor suma de dificul dos a lo largo del trayecto entre Caracas y Valencia.

a obra de rescate no solo se refiere al ferrocarril en si, sino tam en a la zona boscosa

gracias a la visión y competencia demostrada principalmente por dos institutos autónomos: El Instituto Autónomo Administración Ferrocarriles del Estado, que cedió en usufructo, a la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación, los terrenos, la vía y el material necesario. Y el Instituto Nacional de Parques, cuyos expertos lograron hacer trabajos de magnitud considerable (diez millones de bolívares), sin que se perdiera la imagen primitiva del tren, de los parques y aún de las estaciones que, siendo totalmente nuevas y mucho mayores de lo que eran en 1890, mantienen el estilo de la época.

Aparte de los dos institutos autónomos mencionados, demostraron interés especial en el proyecto, el Senado de la República, los Presidentes Leoni, Caldera y Pérez y numerosas personalidades.

...trabajos, aunque se perdiera la
...bicua de Marques) para que recuperara su grata imagen primitiva y restau-
da la estacion, así como la casa central construida por los concesionarios
l Gran Ferrocarril de Venezuela (1894) es la culminacion de un esfuerzo empre
...do hace ...años con disciplina, tenacidad y vocacion de servicio, esfuerzo
el cual se recibió, toda la cooperacion del Ministerio de Obras Publicas con
el Instituto
...probacion de sus titulares dres. Ingenieros Jose Curiel Rodriguez y Arnoldo Jo
...s Gabaldon y con la aprobacion de los presidentes Raul Leoni, Rafael Caldera y
...arlos Andres Perez, correspondiendole a este ultimo el honor de inaugurarlo en
...ha fecha que tiene ademas de la singular significacion de ser la del natali-
...io del Libertador, la de haber tenido en el pasado vinculacion con la erra fe
...roviaria; pues fue precisamente un 24 de julio de 1883 cuan
...do todo quedo listo para que el presidente de la Republica General Antonio Guzman
...Blanco inaugurase aquella obra singular de progreso en las comunicaciones como
fue el Ferrocarril Caracas-La Guayra en cuyo trazado tomo parte activa el Dr.
Jesus Muñoz Tebar, primer titular del Ministerio de Obras Publicas, obra de in
genieria tan audaz como la que fue necesario desarrollar en la construccion del
...ramo ...de caracteristicas muy semejantes por su perfil montañoso al que ahora re-
corremos.

Gracias a la visión y empeñosa denodada principal-
mente por dos institutos autónomos:)

El Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado, que cedió en usufructo, a la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación, los terrenos, la vía y el mate-
rial necesario. Y el Instituto Nacional de Parques, cuyos
...ertos lograron hacer trabajos de magnitud envidiable-
(diez millones de bolívares), sin que se perdiera la imagen
...utiva del tren, de los parques y aun de las estaciones que,
...das totalmente nuevas y mucho mayores de lo que eran
1890, mantienen el estilo de la época.
Aparte de los dos institutos autónomos mencionados,
...ron un interés especial en el Proyecto, el Senado
...República, y los Presidentes Leoni, Caldera y Perez
...y numerosas personalidades.

el historiador Francisco Gonzalez Guinan "a las 8 y 10 a.m. del dia
tio de la estacion de Caracas un tren del ferrocarril donde iban el
dente Guzman Blanco, su familia y otras personas. Con breves minutos de
valo salieron dos trenes mas conduciendo señoras, señoritas y caballeros
sistían a la inauguracion oficial de la obra mas grande que se presen
como ofrenda del Gobierno en la festividad del centenario. El descenso
Guayra fue rapido y feliz. En Macuto, antes caserio de pescadores y ahc
onvertida por el Gobierno de Guzmán en magnifica y deliciosa estacion bal
ia se sirvio un rico almuerzo, obsequio del Presidente de la Republica a
ran cincurrencia. Allí discurrieron el señor General GuzmanBlanco, el se
Gral Jesus Maria Aristeguieta, el Sr. W. H. Baker, Ministro Norteamerica
elDr. Juan Pablo Rojas Paul, el Dr. Pedro V. Mijares, el General Hernan
, Ministro de El Salvador y el Sr. Dr. Solano empleado de la Alta Adminis
cion de Justicia." Mas adelante agrega el historiador Gonzalez Guinan:
noche se pazo en Macuto . Al dia siguiente 26 en la mañana salieron los
nes para Caracas donde llegaron a las 11 a.m. En la estacion ofrecio la Com
ía del ferrocarril un lunch acto en el cual hizo uso de la palabra el Sr.
e, administrador general de la empresa y los señores Fraser y Rühl. Acto
guido el presidente Guzman hizo la declaratoria oficial dela inauguracion
la obra y cerro la ceremonia el Dr. Ezequiel Gonzalez como orador de orden
aquella memorable jornada.

Los discursos versaron sobre temas del momento, extendiéndose los señores Baker, Hernández y Guzmán Blanco sobre política americana y europea; mas como el señor Doctor Solano expresase su deseo de que el señor General Guzmán Blanco continuase después de 1884 al frente del poder público en Venezuela, el referido General dijo incontinenti que tomaba las palabras del orador como una profanación de sus grandes deberes públicos, pues no había consideración que lo obligase a dejar de cumplir las leyes que había jurado sostener. El incidente, aunque completamente excéntrico a la festividad, fué celebrado y aplaudido porque puso una vez más de relieve el respeto del primer Magistrado de la República al principio alternativo.

---

n el caso presente sería de justicia mencionar en estas lineas el animo y constancia, asi como su par
cipacion activa y llena de entusiasmo, del Dr. Enrique Tejera Paris y de los
genieros Antonio Agostini, Alberto Satine ejecutores estos ultimos de la obr
n la cooperacion de un grupo entusiasta de amantes de la
storia y de la naturaleza entre los cuales no pueden olvidarse los directivos
l Museo del Transporte, su fundador Eugenio Mendoza, Santiago Hernandez Ron,
uro Paez Pumar, Guillermo Jose Schoco, Carlos Enrique Rovar, y
ros quienes han seguido junto con los promotores paso a paso la reali

2 Ferrocarril

sion de este proyecto que ha de tener xxx significado especial en esta hora la cual hace xxxxx tanta falta el escenario recreativo donde el habitante la congestionada ciudad pueda xxxxx disfrutar xxx del encanto de la fronda xxxxx del aire puro de las montañas y de la majestuosa vision que se abre a vista desde el tren y el pintoresco mirador rustico, enclavado en una prominancia casi illas de la via ferrea y al cual tiene acceso por pintoresco sendero sembrado flores y xxxxx helechos.

II

iza sea de oportunidad recordar brevemente xxx algunos datos sobre los progr s ferroviarios que en forma timida comenzaron a desarrollarse en el pais segun importancia economica que tenian las diferentes regiones por su capacidad pro ictora en renglones agricolas para la exportacion, principal fuente de riqueza nque contaba el pais antes del advenimiento del petroleo.

ibe señalar que debido a la limitacion de recursos propios, el Estado a lo larg el xxxxx siglo XIX llamado tambien "el siglo industrial" en Europa, hizo con esiones a diferentes empresas tanto nacionales como extranjeras para explotar os ferrocarriles y trazar las vias en sectores que fuesen rentables no solo pa- a los efectos del transporte de pasajeros, sino de carga. Las concesiones exis- entes para comienzos del presente siglo, xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx xxxxx eran por orden cronologico, los del Ferrocarril Bolivar, con 232 kilome ro, habiendose inaugurado el servicio Barquisimeto-Tucacas en 1877. Este tenia n ramal que partiendo de El Hacha, pasaba por La Luz y seguia a Pueblo Nuevo cas Minas de Aroa, en una extension de 14 kilometros; vale la pena recordar simismo la importancia que tenía el tramo Palma Sola-San Felipe, pasando por M in en una extension de 42 kilometros. No menos importante fue el viejo ferro arril de Coro, con 54 kilometros de via que arrancando del puerto pasaba por Higuerote, Paparo, Rio Chico, San Jose, San Fernando y La Española del Guap En el oriente del pais existia un corto tramo de Guanta a las Minas de Naricua con 36 kilometros de extension, desarrollado mas o menos por la misma epoca en cual entraba en ser icio tramos de cierta importancia en occidente como el de Santa Barbara a El Vigia con extension de 60 kilometros, el ferrocarril de La Vela a Coro con 13 y el mas grande e importante que cubria regiones del Zuli y el Tachira, queiba de Encontrados a la Estacion Tachira, pasando por El Guayabo, La Fria, La Grita y La Estacion Tachira en una extension de 120 kilomtros. Exis tia tambien el Gran ferrocarril de La Ceiba con 81 kilometros de Longitud que iba de La Ceiba a Motatán, pasando por la Sabana de Mendoza.

Pero las vias decisivas, las de mayor importancia por su inversion y envergadura, asi como por su importancia socio-economica, fueron a no dudar el Ferroc

Ferrocarril

corril Caracas-La Guayra que unia el primer puerto con la capital de la Repu blica; el Ferrocarril Central de C"racas a San Francisco de Yare en el corazon del Tuy medid con una extension de 83 kilometros y el "Gran Ferrocarril de Venezuela, que unia ~~de~~ Caracas con Valencia y de ~~aqui~~ allí a Puerto Cabello. ~~inaugurado el 8xde febrero de 1894.~~ Era este el mas largo, pues unía ~~xx~~ tres importantes Estados del pais con la capital: ~~Exxxxxxxxxxxxxx~~ Miranda Aragua y Carabobo.

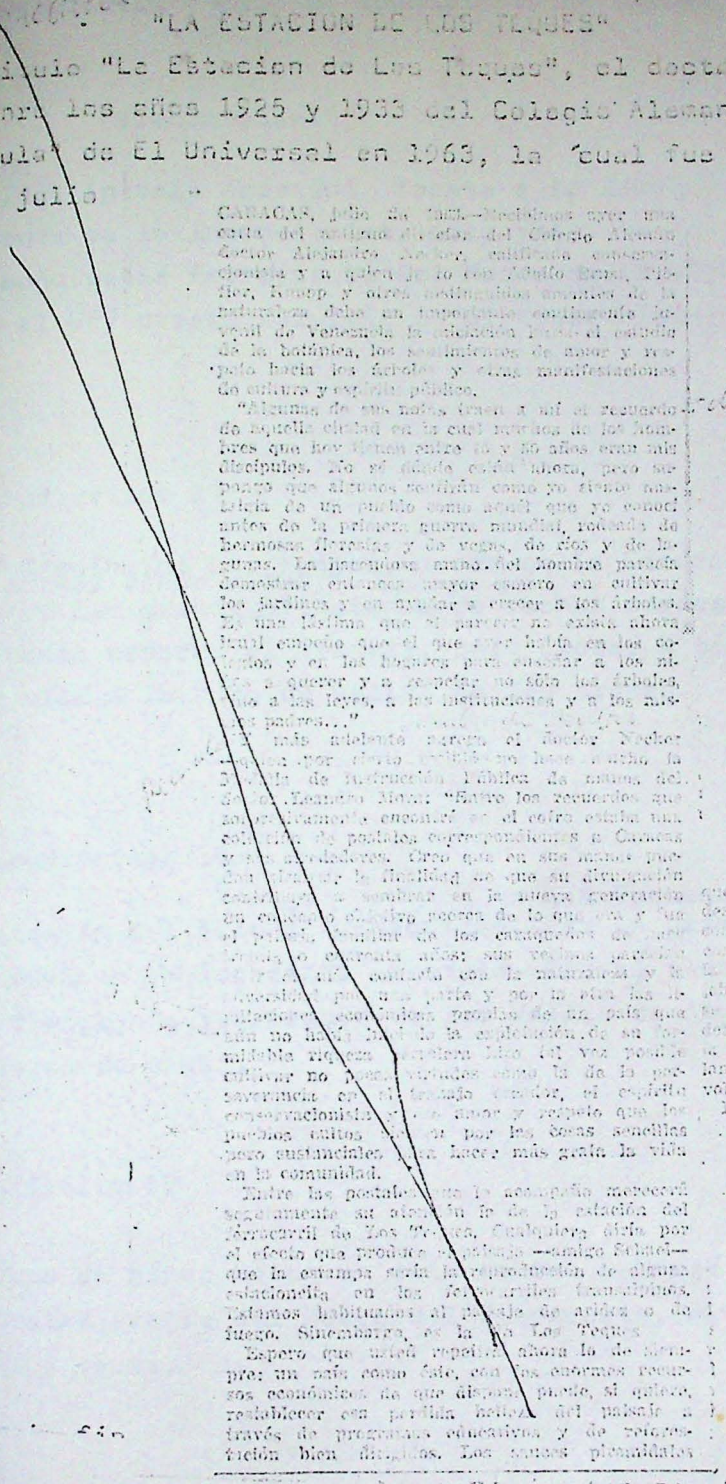
Un pequeño tramo de este viejo ferrocarril es el que ha sido preservado y restaurado ~~con el fin de~~ para preservar una muestra de lo que fue el sistema de transporte hace ~~casi~~ un siglo y de enseñar a las nuevas generaciones lo que pudo el hombre hacer para penetrar la naturaleza sin destruirla y llenar el doble objetivo de utilizarla para facilitar las comunicaciones y de disfrutarla con la preservacion de los bosques, ~~xxxxxxxxxxxxxxx~~ protegerlos mamantiales e incrementar la flora.

Fue un conservacionista, amante de nuestra naturaleza, (seguramente influido por aquella desbordante pasion que sintió por Venezuela aquel ilustre ~~xxxxxx~~ viajero, ~~de origen Aleman~~, Alejandro de Humboldt) ~~el botanico Gustav Knopp,~~ quien fuera comisionado por los concesionarios de la empresa contructora del ferrocarril para supervisar la parte atinente a nuestros recursos naturales, desarrollar zonas boscosas en las estaciones o a orillas de la via, a quien debemos no solo ~~xx~~ la encantadora imagen que hoy nos ofrece el Paseo y Bosque de El Encanto con sus copudos ceibos, caobos, mijaos y pinos de diferentes especies, sino que dejo una muestra mas accesible a orillas de la antigua estacion de Los Teques, ~~y lo cual lleva su nombre~~ el Parque Knopp, igualmente restaurado pur bajo la direccion del INAP con la cooperacion del Gobierno del Estado Miranda. Knopp fue un hombre de la misma escuela de Adolfo ~~xxxx~~ Ernst de Jahn, de Pittier, y otros a quienes Venezuela debe reconocer el acendrado ~~xxxxx~~ amor demostrado por ~~xxxxxx~~ la conservacion de nuestros recursos y la oportuna aplicacion de sus conocimimientos botanicos en la clasificacion de especies. ~~En una pintoresca vivienda que se halla a la salida de El Encanto en la via que conduce a la antigua estacion de "Las Mostazas" se hizo hizo colocar una placa que la señala como centro de estudios ecologicos de la region cuya altura es de 1.175 metros sobre el nivel del mar.~~ (1)

~~A titulo de curiosidad traemos a continuacion parrafos~~ La Profesora de Tejera Paris, en investigación hecha en Estados Unidos, encontró estos conceptos publicados en la revista norteamericana "Harper,s Weeckly" a raiz de la inauguracion del ~~importante tramo ferroviario que forma parte del cual hemos reseñado y que hoy~~ Gran Ferrocarril de Venezuela ~~en servicio el ciudadano Presidente de la Republica~~ [illegible]:

"LA ESTACION DE LOS TEQUES"

Bajo el título "La Estacion de Los Teques", el doctor Alejandro Necker, durante los años 1925 y 1933 del Colegio Aleman envia una carta a la seccion Rejuela de El Universal en 1963, la cual fue publicada en la edicion del 19 de julio



CARACAS, julio de 1963.—Recibimos una carta del doctor Alejandro Necker, exdirector del Colegio Aleman de Los Teques, en la cual nuestro colaborador y amigo nos da a conocer algunas de las impresiones que le produjo su reciente visita a la ciudad de la montaña, los sentimientos de amor y respeto hacia los árboles y otras manifestaciones de cultura y respeto público.

"Algunas de sus notas traen a mi el recuerdo de aquella ciudad en la cual nacieron muchos de los hombres que hoy tienen entre 45 y 50 años como mis discípulos. No sé donde están ahora, pero supongo que algunos recordarán como yo siento nostalgia de un pueblo como aquél que yo conocí antes de la primera guerra mundial, rodeado de hermosas florestas y de vegas, de ríos y de lagunas. La tremenda mano del hombre parecía demostrar entonces mayor cariño en cultivar los jardines y en ayudar a crecer a los árboles. Es una lástima que el parque no exista ahora, igual empeño que el que tuve habia en los colegios, y en los lugares para enseñar a los niños a querer y a respetar no sólo los árboles, sino a las leyes, a las instituciones y a los mismos padres..."

Más adelante narra el doctor Necker cómo por orden del entonces ministro de Educación Pública, doctor Arturo Uslar Pietri, la Escuela Alemana encontró en el coro varias colecciones de postales correspondientes a Caracas y sus alrededores. Otro que en sus notas pone de manifiesto la docilidad de que su diversión contribuyó a sembrar en la nueva generación un concepto elevado acerca de lo que es y lo que debe ser el paisaje, recuerda de los campesinos de aquellos cuarenta años: sus vecinos parecían tener una conducta con la naturaleza y la sociedad por una parte y por la otra las relaciones con ciudades pequeñas de un país que aún no había salido de la explotación de su fabulosa riqueza petrolera. Aún así era posible cultivar no pocos sitios como la de la pequeña ciudad de montaña, el espíritu conservacionista y el amor y respeto que los pueblos cultos tienen por las cosas sencillas pero sustanciales para hacer más grata la vida en la comunidad.

Entre las postales que la asociación merecería seguramente su atención es la de la estación del ferrocarril de Los Teques. Cualquiera diría por el efecto que produce —amigo Pellicer— que la estampa sería la reproducción de alguna estacioncita en los ferrocarriles franciscanos. Estamos habituados al paisaje de arbolitos o de fuego. Sinembargo, es la de Los Teques

Espero que usted repetirá ahora lo de siempre: un país como éste, con sus enormes recursos económicos de que dispone, puede, si quiere, restablecer esa partida hallada del paisaje a través de programas educativos y de reforestación bien dirigidas. Los seres plenamente

que antes embellecían este valle de Caracas han desaparecido. Junto con los árboles y palmas han desaparecido también muchos animales autóctonos en la zona del valle y del pueblo como la iguana verde, el tocororo, el venadito y el gato. Una vez sembrada, nunca faltará alguien que algún día de recuperar esta parte del patrimonio natural colombino. Tengo fe en la juventud y el grado de las áreas venezolanas. Lo que necesitan es dirección y buena voluntad.

Reciba un cordial abrazo de su amigo,

Alma. Alejandro Necker

Al evocar los tiempos ya lejanos en los cuales el Dr. Necker acompañaba a sus alumnos hasta el pintoresco paseo, concluye con un comentario en el cual formula votos porque en efecto, algún día se restituya El Encanto al patrimonio recreativo del area metropolitana y del país de manera especial, que sea lugar de entretenimiento y calma y nunca escuela de conservacionismo para los niños que vengan a disfrutar del parque en compañía de sus padres y maestros.

Sin duda que esto precisamente es uno de los tantos objetivos contemplados por el Dr. Enrique Tejera París y los otros amantes de la naturaleza que promovieron y dieron apoyo a la idea de [illegible] que hoy se ha convertido en realidad.

Señalamiento indicativo del taller [illegible] de repar-
Fxxxxxxxxxxx cion de locomotoras de vapor.

Ferrocarril 16

Una
El Ing. Antonio Agostini frente a la locomotora "Halcon" el domingo si
guiente de la inauguracion, poco antes de ser puesta en marcha dentro del
pequeño patio ferroviario del Museo del Transporte. La maquina importada
por el GFV presta servicio en el tramo historico "Los Teques-El Encanto

Ferrocarriles 17

En primer plano vemos Esquina de Las Monjas, donde en la Caracas de los años veinte estuba
una de las muchas estaciones de coches usados por el publico demorado que
no podia esperar el tranvia, para llegar a tiempo a Caño Amarillo y es-
tar alli a la hora de salida de los trenes.

Ferrocarriles 18

Una calle del "llano" deMiquilen en Los Teques=
conducia a la Estacion. Fxxxxxx. Era el paso forzoso de los vehiculos q
se dirigian o regresaban de los Valles de Aragua, en la Venezuela de co
mienzos de siglo.

Ferocarriles 19

Grupo de niños hacen un alto en sus labores cotidianas para ir a visita
las instalaciones del Museo del Transporte, donde se restauran las viejas m
quinas a vapor.

FOTO ESPECIAL ojo, de las primeras

Aprovechando la luz del atardecer, don Angel Pinedo, uno de los hombres
del siglo XIX hasta hoy
mas veteranos en el conocimiento de los medios de transporte, pues fue age
te viajero de especialidades famraceuticas y recorrio el apis a lomo de mu
se hizo primer concesionario de lineas de autobuses y fue representante de
automviles y camiones, logro esta impresionante fotografia del Gran Ferro
carril de Venezuela, a punto que atravesaba el viaducto sobre el Parque Kn
de Los Teques. Pinedo observa que la locomotora que puede verse en la fot
grafia es justamente la "Condor" uno de los orgullos del Ferrocarril.

eyendas para fotografias

Ferrocarril

(1)

Pala-Grande o la estacion de los "ultimos adioses" como la llamaran guos cronistas. El edificio construido a fines del siglo ^IX fue demolico construir en su lugar elCentro Postal.

2) Aquella mañana neblinosa delx 900 el tren avanza hacia xxxxxxxxx Los ques rumbo a El Encanto. Era un paseo xxxxxxxxx emocionante por la acciden de la topografia, dominada por el ingeniero humano con imponentes viaductos inez tenia una extension hasta Valencia de 176 kilometros, 86 tuneles, 212 tes y el costo de la obra fue de 52 millones de bolivares (xxxxxxxxxxxxxxx xxxxxx

3) El ancho de via xxxo de solo 1.06 permitia construir tramos con puentes rvas de radio tan pronunciados como los que representa el grabado a la salida as Adjuntas, ya para iniciar la cuesta de Sebastopil, conde ha contruyeron primeros viaductos.

4) El tren se acerca a Los Teques y cruza por sobre las copas de los arbole Parque Knopp. La fotografia fue tomada por don Angel Pinedo, para la epoca a- e viajero

5) La locomotora "Avilán" gemela de La Condor y de la Halcon, restaurada es ltima en los talleres del Museo del Transporte era el orgullo del Gran Ferro il de Venezuela. No pocos pasajeros de la epoca recuerdan la potencia de maquina que podia arrastrar asta doce wagones de pasajeros.. mas!

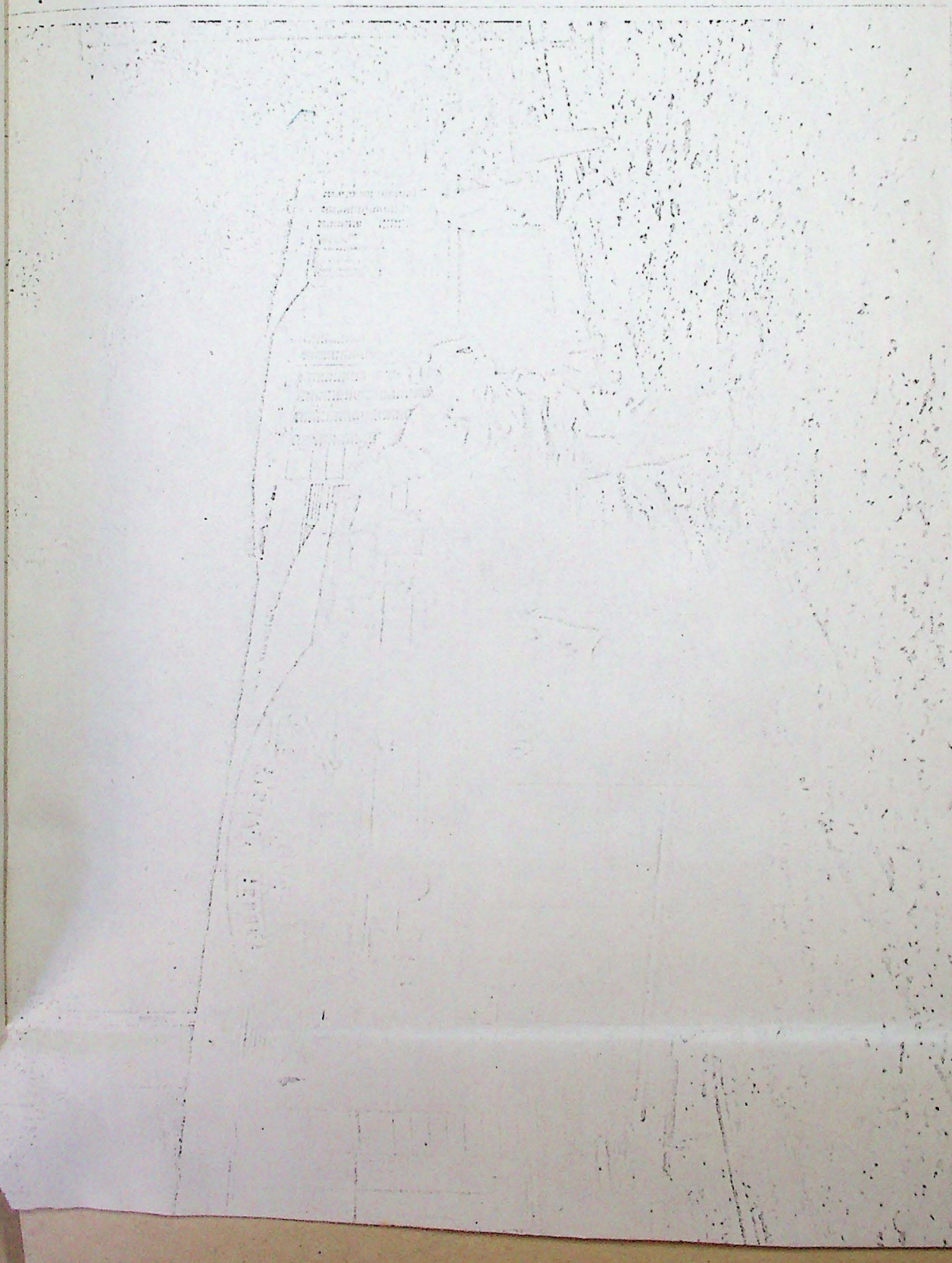
6) El ferrocarril llega con xxx visitantes domingueros a El Encanto. Don García de la Concha el ameno cronista caraqueño desaparecido recuerda que landose de temperamento en el Llano de Miquilen -Los Teques- solia esperar el a bordo para seguir a El Encanto y xxx se encontraba al joven director del Colegio an, Dr. Alejandro Necker, con sus discipulos. Necker dos clases de conserva ismo a sus alumnos

7) El ferrocarril estacionado en Los Teques.

8) Historica fotografia xxxx 1922 tomada al Ferrocarril de Caracas en un puente sobre Rio Chico. Observese que al final -detras del ultimo vagon de carga, avanza por la misma via un automovil. Es dehacer notar que la locomotora que está al frente del pintoresco convoy, es justamente la que se xxxxxxxxxxxxxxxx puede verse a la entrada del Museo del Transporte. Una placa de bronce xxxx ovalada en xxxxx con signos al relieve la identifica como construida en Belgica por "Ateliere de Turbize" Nº 755, año 1889

Calamazo

Al principio la ttarea fue árdua. Se acabo la gasolina en el calamaso y el ingeniero Agostini empuja con dificultnd el carro para desejar la via. Ex oportunidad xésséxexxxx



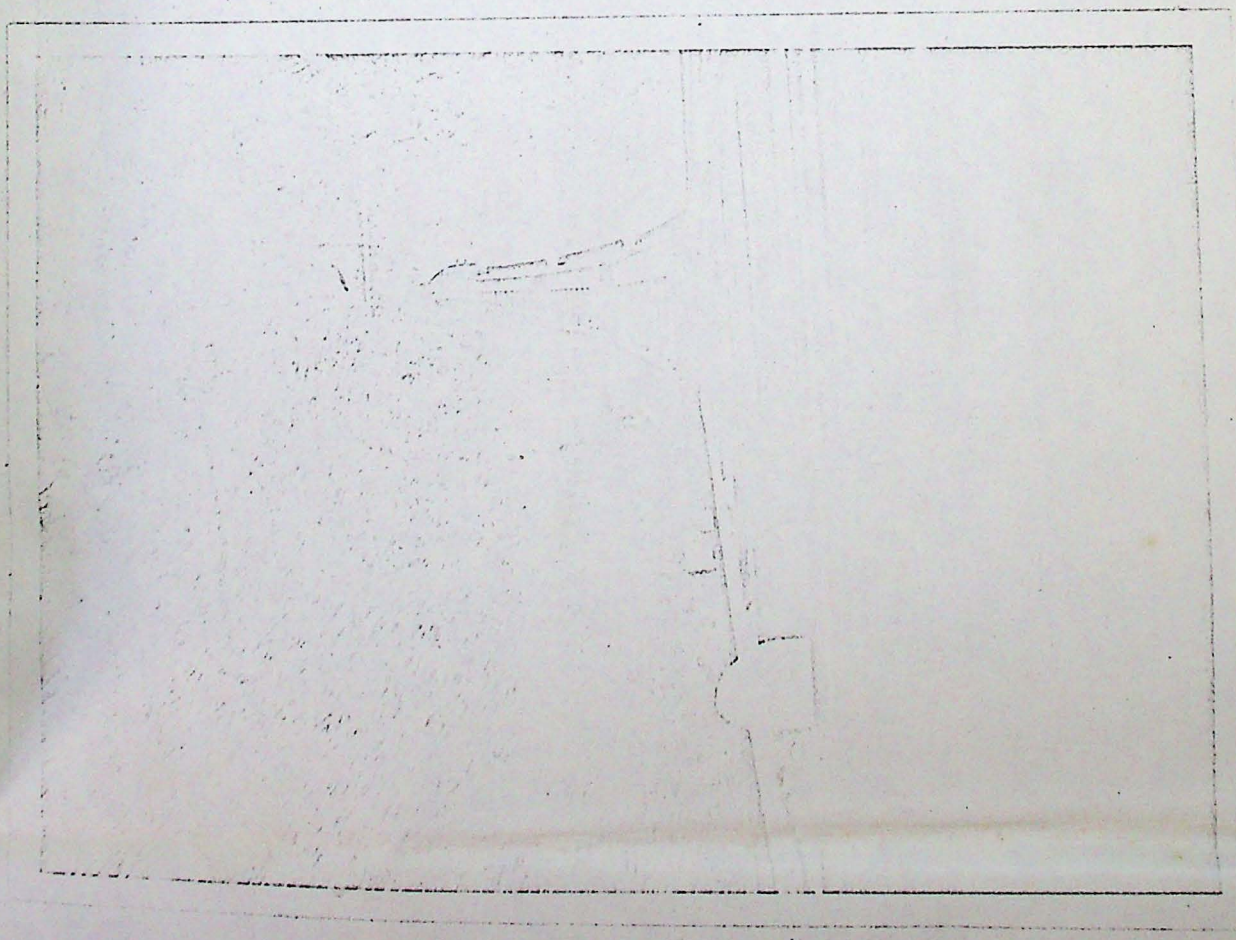
grabado Ferrocarriles especial. .

ESPECIAL, color.

Desde las ventanillas del vagon se puede disfrutar de un paisaje encantador. En la lejanía se perfila tras la silueta de las montañas el verdi-azul de los valles de aragua

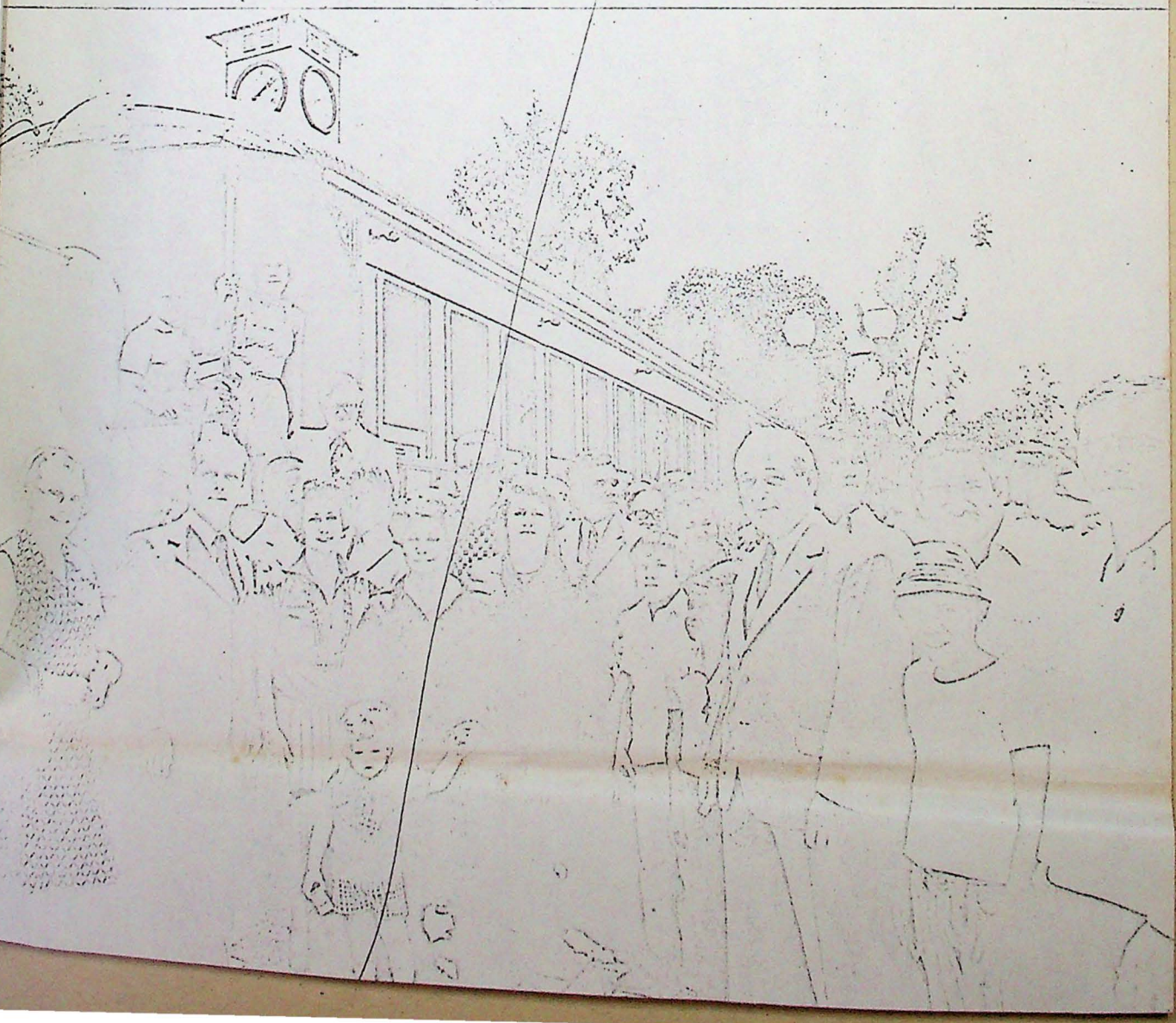
grabado ferrocarriles especial.

sobre
El convoy avanza por la trocha abierta en 1894 por la empresa alemana concecionarios del GFV en el tramo Los Teques El Encanto, justamente el que está siendo puesto hoy en servicio dentro de los programas xxxxxxxxxx apertura de nuevas areas verdes y recreativas que adelanta el Gobierno Nacional a traves del Ihstituto Nacional deParques. Se atraviesan 6 tune les y dos viaductos antes de llegar al pintoresco paseo, donde existen ins talaciones apropiadas para el mejor disfrute de los visitantes, servicio de bar-restaurante, terrazas para tomar el te o cafe, biblioteca, salaneweb estar, amplios andenes cubiertos, bañoxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx baños y una biblioteca la cual sera provista con textos de historia n tural, conser vacionismo., ferrocarriles



pie de grabado

La señora Blanca Rodriguez de Perez acompañada de las señoras de Schacht Aristeguieta y de Paris Montesinos, asi como del Presidente del Instituto Nacional de Parques Antonio Agostini, del Embajador de Alemania Em.y señora de Spaang y de numerosos publico asistiente al acto de poner en servicio la locomotora "Halcon" en los patios del Museo del Transporte, circunstancia que aprogecho para dar un corto paseo con su nieto y un grupo de niños pequeños de la Fundacion del Niño abordo de los vagones del antiguo Ferrocarril., similares a los que hoy han sido puestos en servicio entre Los Teques y El Encanto.



I-(Este, Jurado, que me hizo un apr. chileno)

Dr Tejera, sabemos que es Ud. un viejo aficionado de los ferrocarriles. Podría Ud. decirme desde cuando?

Es dificil recordar para mi desde que momento me interesé en los ferrocarriles pero si me acuerdo que probablemente a los cuatro o cinco años, uno de los placeres mas grandes que tenía era cuando mis padres me llevaban a la estación del Ferrocarril Central, y tambien cuando se estaba construyendo el nuevo Country Club en 1929 recuerdo que pasaba horas esperando (~~enfrente~~ sobre) el puente que hoy en dia está sobre la Avenida Libertador esperando que pasara el tren del Ferrocarril Central. Tambien íbamos a La Guaira en tren. El último viaje que hice fue ya en 1948 por allí porque prefería ir en tren que en automóvil. El Tren tomaba dos horas. Recuerdo que ~~en~~ el tren de la Guaira ~~se iba, lo recuerdo perfectamente,~~ era de vapor, y era cuando se paraba en la estación de 12 de Septiembre. Era entonces muy niño. Luego recuerdo también cuando se electrificó. La última vez que ví las locomotoras eléctricas estaban intactas en la estación ~~de La Guaira en la~~ Estación de Caracas. Eran locomotoras Suizas y estaban en perfectas condiciones todavía en 1958, cuando fuí a ver si compraba algún material y empezaba a hacer el museo de ferrocarriles. También, por supuesto, ~~eso si~~ recuerdo claramente cuando descubrimos un grupo de amigos en una cabaña abandonada en el Potrerito, y allí la reconstruímos con permiso del Ferrocarril Alemán, entonces. (1957) En esa época aprendí a manejar la locomotora de vapor, creo que el maquinista se llamaba Straus, pero no estoy muy seguro.

Dr. Tejera, dice usted que en esa época del año 58 se ocupaba usted de hacer un museo del transporte?.

Desde muho antes quise hacer un museo del transporte. Recuerdo que visité por cierto, en su país en Chile, una serie de ferrocarriles, por ejemplo, tengo fotografías aquí de nuestro paseo para estudiar como funcionaba el pequeño ferrocarril del Maipo, y también cómo estuve después en Europa en 1957 visitando en cada ciudad los Museos de Transporte, con el fin de hacer uno en Caracas. Me contento mucho de que se haya hecho realidad y los últimos esfuerzos que hice sobre esto fué primero el año 58, y luego cuando fué Ministro de Obras Públicas el Dr. Hernández Ron, que era también miembro de la Junta Directiva del Parque del Este. También le sugerí que construyera el Museo del

Transporte y Hernández Ron estaba sumamente entusiasmado con esto y estaba dispuesto a hacerlo y a ponerlo en el Parque del Este. Luego, cuando fuí Presidente del Banco Industrial y el propio Hernández Ron era Director junto conmigo, pensamos seriamente en adquirir la vieja casa que ocupaba el Hotel Continental, o sea, en la Esquina de Traposos, e instalar allí un pequeño Museo del Transporte junto con un Museo de Caracas.

También en 1958 al regresar a Venezuela fuí a la Estación de Caño Amarillo para ver como estaban los trenes, y luego encontré que en la Estación de las Trincheras estaban las dos locomotoras de cremallera quizá mayores del mundo, en perfecto estado de conservación. Encontré también locomotoras en Valencia, en Maracay y también había locomotoras en Caracas. Como ya le dije las locomotoras eléctricas estaban en perfecto estado, o sea, que en ese momento hubiera sido posible hacer un maravilloso Museo de Ferrocarriles de Venezuela.

Traté de salvar alguna de estas cosas, y el entonces Director del Ferrocarril dijo que de ninguna manera, que esas locomotoras se iban a utilizar todas. Cada vez que uno quería salvar alguna pieza para museos, se perdía la oportunidad porque decían que eso estaba en pleno uso.

En 1961 se me presentó al Banco Industrial el señor Antonio Duró y me dijo que él tenía entendido, porque le habían dicho en la Estación de Palos Grandes que yo iba con cierta frecuencia allí y que estaba interesado en comprar un vagón de ferrocarril. Me dijo que había comprado algunos como chatarra y le compré el vagón que tengo actualmente en mi casa y que era un verdadero derelicto! Tardamos diez años y mucho trabajo en componerlo hasta llevarlo al estado en que se encuentra actualmente. Cuando mi tía Rosa Tejera y mi padre vieron el vagón, dijeron que recordaban que en ese o en uno muy parecido habían viajado de Valencia a Caracas cuando eran niños. En el momento en que yo lo compré, el vagón era un vagón de primera clase como se ve en la fotografía, con sus sillas volteables de paja, y entonces ellos recordaban que el vagón tenía unas sillas de mimbre, pero que estaba dividido por la mitad decían ellos. Luego, cuando limpiamos totalmente el vagón y para la reconstrucción le quitamos las sillas, es muy curioso, pero encontré las huellas del compartimiento que ellos decían, y luego, en el album que se ve, el catálogo de los vagones del Gran Ferrocarril de Venezuela que logramos rescatar para el museo, encontramos que era

el vagon mixto N° 42. Al quitarle la pintura lo corroboramos. El Dr Adriano de Rosa salvó también los vagones de este.
Dr. Tejera, usted también salvó el vagón presidencial según entiendo, un vagón que fué construído según el señor Shell en 1894?.

Esa historia no tiene ni pies ni cabeza. El vagón presidencial al cual se refiere Shell en su artículo del 2 de diciembre de este año y que dice que fué inaugurado por el General Crespo en 1894, no es otra cosa que un vagón que se fabricó en 1957 en la Estación de Palo Grande bajo mis ~~dirección~~ motivación y con unos planos que yo hice, y aquí están los originales de esos planos. El Vagón fué construído bajo la dirección y supervisión naturalmente, del doctor Agostini y de otros en esa época creo que un señor Rada que trabajaban en la Estación de Palo Grande con mis planos.

El plano lo hice con un corredor o veranda central aprovechando la entrada que tenía ese vagón, ya existente, cuya historia le voy a relatar dentro de unos minutos, y ampliándolo porque esto se me ocurrió al ver el pequeño vagón presidencial del ferrocarril de Carenero. Por cierto, que solamente en Suráfrica, ~~he visto~~ según viejas fotografías, ~~que~~ había otro ~~ferrocarril~~ vagon con un corredor central. El ferrocarril de Carenero fué hecho en Bélgica probablemente en 1870, y luego comprado y reformado para el ~~vagón~~ tren de Carenero. Es un vagón que se ve bastante viejo porque no tiene sino cuatro ruedas, o sea, que es anterior a la época de los Bogeys.

En cuanto al esqueleto que usé para el vagón, era un esqueleto de un vagón incendiado, del cual no quedaba sino la parte metálica, la parte del techo y por supuesto, toda la infraestructura. Este vagón lo ~~en realidad era un vagón que~~ habían construído cortando por la mitad el autovía N° 1 del Gran Ferrocarril de Venezuela, que fué un autovía construído, creo, ~~que~~ inmeditamente después de la primera Guerra Mundial. Era un autovía de vapor que al parecer nunca funcionó muy bien. Por lo menos, según decían en esa época, (1967) los mecánicos, no había durado mucho funcionando. Aquí está una fotografía de ese autovía, que como puede usted ver como el techo es el mismo del vagon naturalmente, y el techo del vagón del otro lado tuvimos que completárselo, porque justamente era la mitad de la conexión con la parte motriz del autovía. Era una máquina de vapor muy compacta, muy moderna, hecha como le digo, por allí por 1920 al 24.

Volviendo al vagón, aquí está el plano original y mi señora consiguió unos

famosos decoradores de New York, los cuales hicieron un plano de decoración, que aquí está también, con el cual en una forma más o menos modesta se decoró. Desgraciadamente la lluvia entró y pudrió las alfombras, de modo que de la decoración hecha en New York sólo quedan vestigios. Esperamos volverlo a poner en buenas condiciones dentro de poco.

Aquí tenemos una constancia en la que se ve que aquí hice donación al museo de todos los asientos que tenía mi vagón, y además, consta que los muebles de mimbre que están en el corredor "del vagón presidencial de 1894" (!) son en realidad de mi propiedad también.

Aquí está, por cierto, un plano antiguo del Encanto antes de que existiera el Parque, una copia fotostática que conseguí en el Instituto de Ferrocarriles. También sacamos de dicho Instituto de Ferrocarriles hace tiempo y se encuentra a cargo del Museo, una gran cantidad de planos y papeles, etc., que todavía están sin clasificar.

Entonces, señor Embajador, cuando se dió usted cuenta de la destrucción del Ferrocarril fué entonces que empezó la salvación?

No señor, así no fué. Fue antes. ~~Ya~~ Aquí tengo una carta del 27 de julio de 1965 que dirigí al doctor Andrés Reverón La Rey, en ese momento director de los ferrocarriles, en contestación a una carta de él en la que se refiere ~~a la posibilidad de~~ una conversación mía sobre la posibilidad de salvar el tren. Dice así: "Al respecto no puedo menos -dice el Dr. Reverón en su carta del 10 de julio de 1965- que apoyar su tan brillante idea y creo que con la ayuda de los integrantes de la Junta procelebración del Cuatricentenario pueda lograrse cristalizar sus sugerencias en lo que se refiere a la conservación de vías turísticas empleando el viejo material existente." Yo le contesté a esta carta diciéndole lo siguiente, el 27 de julio de 1965 al propio Dr. Reverón: "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 sólo por el placer de tener una hora o media hora de viaje en estos trenes. Ahora bien, tenemos nosotros más de cien kilómetros de estas líneas, con sus estaciones antiguas y con el Parque del Encanto. La idea mía es que el Instituto de Ferrocarriles podría organizar la Estación de

4-b
~~5-b~~

(Epoca 26 de Junio de 1965 - INSERTAR)

NOTA:

Tengo copia de esta carta mía al señor Guillermo Schael del Universal del 26 de junio de 1965, en la cual le digo:

"Estuve en una interesante conferencia sobre problemas de la ejecución de planes económicos, en Varsovia, por invitación de la Universidad de Siracuse. 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 Ferrocarriles quizás le podrías dar una idea que creo pueda 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 negocio 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, sólo por viajar veinte o treinta kilómetros en un ferrocarril contemporáneo de los nuestros.

Mi proposición es la siguiente: Que reúnas lo más posible el material de ferrocarriles que tenemos en El Encanto o en Palo Grande, haciéndose allí el 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 Pic-nics y otras actividades sociales, sin bebidas, y probablemente dándole un cierto aspecto victoriano.

Esto no compite en absoluto con el Proyecto de Museo del Transporte en el Parque del Este, porque allí no podrán poner más de una locomotora y hay varias entre las de vapor y las eléctricas. En los museos de Europa máquinas

4-C
5-C

resca por lo estrecho de su trocha, ya son piezas de museo. No se diga las máquinas que están en las trincheras, así como los pedazos de ferrocarril de cremallera, etc. 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 la 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 a 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 desbarrancaron exprofeso numerosos vagones de los de ventana ojival que cualquier museo en el mundo compraría."

locomotoras, una exhibición de fotografías antiguas, planos y otros documentos que están allí muy bien conservados en los archivos del ferrocarril, porque ya los he visto, etc. 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 pueden producir y tengan interés en ir a ver este museo de transporte. No competiría esto en nada con el que piensan hacer con la ocasión del Sesquicentenario de Caracas, antes bien se complementaría y crearían interés el uno sobre el otro."

~~-Ojalá esté usted en Caracas cuando yo vaya-~~....

Y en la Posdata de esa carta dice: "P.D. Podríamos llevarnos también al Museo las máquinas que están en Carenero y el vagoncito privado del Ferrocarril Carenero que es una joya."

Entre tanto, en noviembre 27 de 1966 aparece la noticia de que unos aficionados presididos por Antonio Agostini están restaurando por su cuenta uno de los antiguos vagones del Gran Ferrocarril de Venezuela. Desgraciadamente esa fué la misma época en que bajo la presidencia del propio Reverón comenzó la destrucción acelerada y eficazcísima del antiguo Gran Ferrocarril de Venezuela. Eficacia y rapidez éstas dignas de mejor causa.

En justicia debe decirse que esa fué una época en que estuvo de moda y así seguramente lo leerían en las revistas de ferrocarriles, la destrucción de muchos ramales y ferrocarriles improductivos. En el mundo entero hubo una ola de destrucción de piezas antiguas, pero ~~hubo~~ había museos que rápidamente lograron salvar locomotoras interesantes.

En esta destrucción se perdieron las dos locomotoras de cremallera que estaban en la Estación de Las Trincheras, las dos locomotoras eléctricas que estaban intactas también del Ferrocarril de La Guaira, y una gran cantidad de vagones, en fin, todo lo poco que quedaba de la destrucción que se había hecho en la época de Pérez Jiménez, que había sido también masiva.

Unos aficionados de Barquisimeto afortunadamente habían salvado dos locomotoras, una de las de vía estrecha del ferrocarril de las minas de Aroa a Barquisimeto - Tucacas y otra que salvaron fué una de las dos tipo Condor del Gran Ferrocarril de Venezuela. Del resto no se salvaron más locomotoras de la Región Central, salvo lo que posteriormente se encontró, una del Ferrocarril de la Guaira que está en el Museo y las que se trajeron del Estado Zulia

y del Táchira.

El 29 de junio de 1967 envié un cable al Presidente Leoni que decía así:

"Presidente Leoni

Miraflores - Caracas

Existe posibilidad de que grupo de conservacionistas y museólogos estadounidenses 1/ interésense en preservación ferrocarril Los Teques a Tejerías en vista gran valor histórico del trazado, estaciones, locomotoras y vagones que consideran invalorables. El Proyecto puede comprender ayuda técnica y limitada participación financiera como se ha hecho con algunos ferrocarriles históricos de Estados Unidos, hoy conservados como monumentos con función recreativa adicional que incluso tienen éxito financieramente. Bertorelli y Pérez Segnini enterados. Conforme díjele telefónicamente a Mantilla/urge usted Presidente autorice a Reverón para que detenga trabajos desmantelamiento por lo menos tramo Los Teques-Encanto-Tejerías para dar seis meses al estudio que ruégole encarecidamente disponer. Abrazos. Tejera.

Al mismo tiempo cablegrafié a Reverón el 29 de junio de 1967

"Reverón Larré

Instituto Nacional de Ferrocarriles

Caracas .-

Hablamos con Mantilla y cablegrafié al Presidente. Mucho agradecerele cooperación sentido preservar instalaciones y acopiar datos sobre estados vías y material así como estimaciones costo ponerlo funcionamiento para fines históricos y recreacionales. Cordialmente. Tejera Embajador.

Pérez Segnini (Gobernador de Aragua) por su cuenta el 7 de julio de 1967 me escribe:

"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 defendiendo con interés por considerarlos útiles para el funcionamiento de un transporte de pasajeros.

1/ Pensé que si nos hacían caso a los conservacionistas, después de [illegible] años de subdesarrollo, el turismo demostrado por aficionados extranjeros podría dar calor a la idea!

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

Lo que había sucedido es que yo había estado llamando por teléfono desde Washington tanto a a Pérez Segnini como a Bertorelli con el fin de estimularlos a detener la destrucción. Recuerdo que a Pérez Segnini le dije que ~~estaban vendiendo~~ existía el peligro de que vendieran el derecho de vía en los Valles de Aragua que eventualmente podrían servir para establecer un sistema de tránsito rápido en la Megalópolis que se estaba formando ya en los Valles de Aragua.

Bertorelli (Gobernador de Miranda), también reaccionó favorablemente en el sentido pero solo en el sentido de salvar el ferrocarril hasta el túnel 10, pués él deseaba utilizar la antigua estación y todo el derecho de vía hasta los lagos con el fin de hacer una avenida, parte ee la cual está ya hecha y hoy lleva su propio nombre.

El 7 de julio recibí una carta de Reverón Larre en que me dice:

'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 aquéllas reemplazadas por locomotoras Diessel 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, pues desde 1951 estuvieron abandonadas, y solamente quedan de ellas las cubiertas exteriores y las ruedas. No me explico como se salvaron de la rapsia 22 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 que quedan en el Táchira, están en peligrosas condiciones, pues solamente recibían parches, desde hace muchos años, sin que tuvieran elementos de recambio de ninguna naturaleza. Como ves a este respecto, el panorama es mas 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 autovías eléctricos, de construcción inglesa, los que se encuentran en regulares condiciones.

Deseando haberte aclarado la situación actual te envío un abrazo,

Tu amigo,

Andrés Reverón Larre."

Por esa época y también en desesperación envié una carta al señor Guillermo Shell y éste publicó un artículo en el Universal diciendo: "Recibimos una carta del Dr. Enrique Tejera París, Embajador en Washington, única persona que en el jardín de su casa en Caracas conserva uno de los más viejos vagones del Ferrocarril Alemán totalmente restaurado. Sabemos que Tejera París evitó hace años su desmantelamiento y a sus propias expensas lo arrastró a su domicilio con ayuda de grúas y lo tiene en el patio con vista a convertirlo en una biblioteca. Posee su tapicería y colores originales, asientos de esterillas, - - - ", ____, ____, evocando los ____ ____. "Tejera señala que en los Estados Unidos se observa actualmente la salvación de ferrocarriles. Tejera París concluye sugiriendo que el Instituto de Ferrocarriles del Estado haga lo mismo con este propósito. Dice que sin más dilación debería traerse a Caracas la antigua máquina del viejo tren de Carenero y que simultáneamente con la integración progresiva del Museo del Transporte deberían proyectarse la utilización de los tramos existentes y que no perturben ulteriores planos de expansión del tránsito en sistemas recreacionales que cumplan además la misión educativa y la finalidad turística.

Por último, expresa que está a la disposición del Director de Ferrocarriles Ingeniero Reverón, para ponerlo en contacto con las sociedades existentes encaminadas a reunir todo el material ferroviario intrínsecamente útil para esta finalidad. Señala también que estas organizaciones existen también en Europa, donde se saben valorar el patrimonio de los transportes, y el cual, como ocurre en el caso de las viejas máquinas y vagones llega a adquirir valor emocional".

En esa misma época supe que la destrucción del ferrocarril continuaba a más y mejor, y habiendo leído en el periódico el nombre del ingeniero Agostini que había sido recien designado Director del Parque del Este,

a quién yo no conocía, se me ocurrió llamarlo por teléfono y preguntarle cuál era la verdadera situación. Agostini con su eficacia característica, fue a ver y me dijo que la destrucción del ferrocarril avanzaba a toda velocidad. Entonces llamé al Dr. Iribarren Borges (Ministro de Relaciones Exteriores), y le dije que consideraba esto un caso de negligencia criminal pués se estaba perdiendo una magnífica oportunidad de hacer un ferrocarril histórico. Dos horas después me llamó el propio Presidente Leoni y con su simpatía habitual me preguntó que qué era eso de que yo iba a renunciar y me dijo "mejor será que te vengas tú mismo a arreglar esto a Caracas". Me trasladé inmediatamente a Caracas desde Washington y fuí a buscar al Dr. Pérez Alfonso a quién lo impuse de lo que estaba sucediendo. Al día siguiente pedimos un tren y nos dijeron que sólo podía irse desde la Estación de ~~El Encanto~~ Los Teques pués ya la destrucción había llegado hasta allí empezando desde Caracas, y que por otra parte venía la destrucción ya subiendo la montaña, desde el Oeste.

A la estación de ~~El Encanto~~ Los Teques fuímos Pérez Alfonso y yo, con Agostini y otras personas y ordenamos al maquinista que llegara hasta el punto en que estaba la destrucción que resultó ser el maravilloso viaducto de Mostazas, quizá más grande que el de El Encanto, que ya estaba prácticamente terminando de destruir. Allí estaba un contratista italiano y le dije: Hay que parar esto, y el señor me dijo: "¿Pero cómo, si tengo un contrato?, por orden de quién?" "Por orden del Gobierno," y quién es el Gobierno?" "El Gobierno aquí soy yo," le dije ~~yo~~. "Pare esto inmediatamente." Detenida de este modo tan melodrámatico la destrucción, en noviembre de 1967 volví a Caracas junto con el señor ~~Jhon~~ John Chubb, uno de los Vice Presidentes del Pennsylvania Railroad y uno de los miembros de la junta que había salvado y puesto en operaciones el antiguo ferrocarril de Strasbourg, en Pensylvannia, el cual había estado yo visitando y consideré el mejor modelo de como hacer funcionar el futuro ferrocarril histórico del Encanto. Allí fuí junto con ~~Shell~~ Schäel, Federico Díaz Legórburu y Bajares Lanza, Reverón Larre, / otras personas para ver que idea tenia Chubb del asunto y si creía que era posible hacer algo parecido a lo del ferrocarril de Strasbourg. El diagnóstico del señor Chubb fue favorable y dijo que incluso podía decirse que el Estado de la vía era mejor que el del ferrocarril de Strasbourg cuando ellos comenzaron su remodelación.

En esa misma fecha, 14 ó 15 de noviembre de 1967 figuran dos artículos en el Universal, uno de ellos por Shell, en el que relata esta excursión y hay fotografías de Salvatore Veneziano con la estación desmantelada y se habla de mi idea de hacer una compañía especial sin fines de lucro para restaurar el ferrocarril de El Encanto. También el 14 de noviembre de 1967 hay un artículo sobre esto con fotografías.

Allí hice unas declaraciones sobre la posibilidad de hacer una Compañía, incluso con la ayuda de la gente del Ferrocarril histórico de Pensylvannia, o sea, el de Strasbourg.

Tomé también un inventario del material rodante en noviembre del 67 y el material era el siguiente, utilizable para el tren:

-Un carro presidencial quemado (porque nos habían dicho que ese había sido un carro presidencial que se había quemado, pero sobre este fué que construí el actual carro presidencial en los talleres de Palo Grande).

-Dos vagones "redondos" del ferrocarril central (Se trata de unos vagones muy feos y chatos hechos durante la Guerra por el Ferrocarril Central, o sea, el Ferrocarril Inglés, sobre tren de rodamiento de Van den Kerchove and Charlier, Aleman.).

-Tres vagones de pasajeros del Ferrocarril Alemán.

-Dos "Calamazus"

-Una grúa fija

-Un bloque con repuesto de rueda de locomotora y efectos de cambio

-Un tanque para petróleo

-Una grúa fija de 1.500 kg. y otra de 3.000 kg. con su puente

-Una pisadora.

Esto es lo que se encontraba en el taller de Palo Grande.

El 5 de diciembre el ingeniero Reverón Larre me envía una amable carta diciéndome que el proyecto del Ferrocarril al Encanto "va marchando lentamente pero creo que empujando un poco a Bertorelli se puede acelerar la parte que le corresponde". Las locomotoras del Gran Ferrocarril del Táchira ya están aquí y creo que debieran permutarse por dos de tipo Falcón 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 muy cerca de la Meca pero espero que muy pronto todo se normalice. En fin mi buen amigo, después de todo esto solo me queda desearte en unión de los tuyos unas felices Pascuas y Año Nuevo. Te abraza tu amigo. Andrés."

Todas estas actividades y el interés que empezaba a presentarse entre algunas personas por las viejas cosas de ferrocarriles, tuvieron también un efecto negativo. Un ingeniero de orígen español, ~~nacido en España~~ y empleado del Ferrocarril se llevó para su casa numerosas cosas entre las cuales un escritorio antiguo de tapa. Otro, a quién el director de ferrocarriles había encargado la custodia de álbunes y otras cosas, se llevó también para su casa otras cosas. Nunca fue posible recuperar esto. Por otra parte, distintas personas acudían al Instituto de Ferrocarriles a que les regalaran vagones. Afortunadamente esto ya no lo hicieron porque el ingeniero Reverón lo impidió.

Esto no ~~es todo~~ obstó, como digo, para que algunos funcionarios del Ferrocarril se llevaran cosas que mejor estarían en el museo.

Para fines de 1967 estaba yo ya de regreso a Caracas y había renunciado a mi cargo de Embajador con el fin de dedicarme a la campaña electoral del Presidente Leoni y de lanzarme como candidato a Senador por el Distrito Federal.

Antes de las elecciones, hablé con el ingeniero Leopoldo Sucre Figarella, Ministro de Obras Públicas, quién con su dinamismo acostrumbrado inmediatamente me ofreció ayuda y ordenó al Instituto del Ferrocarril que se procediera a reparar el Parque de El Encanto. Me ofreció ~~cien asientos~~ Bs. 50.000,oo para ello y designar un arquitecto de parques que se ocupara de la obra. Fué en ese momento que le sugerí que mejor sería hacer eso con la ayuda del Parque del Este, que ya existía y en el cual estaba Agostini que tanto interés había puesto en la materia. Así lo hizo.

Agostini ya el 26 de febrero de 1969 se dirige en un oficio al Ministro de OBras Públicas, Sucre Figarella y le dice lo siguiente: "Como respuesta a su preocupación porque se realice el Proyecto del Ferrocarril Histórico de El Encanto, tan deseado por la colectividad venezolana, cumplo con informarle en términos generales que se han llevado a cabo las obras previstas con el aporte económico de Bs. 30.000,oo girados por usted en junio de 1968, y la causa de que tal suma haya tenido vigencia administrativa durante ocho (8) meses, se debe a que se han utilizado recursos ordinarios, como son los de la Zona 10, Parque del Este y del mismo Museo del Transporte, para hacer más pródiga dicha asignación, hasta el punto de haberse concluído

ya la programación original propuesta, que ha permitido el estar ya casi dispuesta la situación para iniciar una corriente turística limitada hacia el Parque de El Encanto. Con lo expuesto creo haberle cumplido mi ofrecimiento y satisfecho la confianza que depositó en mí para el inicio de la obra.

Sin embargo, es mi deber informarle que para dar el finiquito a lo que puede considerarse como la primera etapa, es necesario cubrir algunos aspectos enumerados a continuación:

-Restauración de vagones de pasajeros y transformación de uno de ellos en fuente de soda. Bs. 48.000,oo.

-Iniciación de cambios de rieles de la vía. Bs. 20.000,oo.

-Construcción de salida y un estacionamiento provisional de vehículos (Los Teques) y una estación de llegada (El Encanto) Bs. 100.000,oo.

-Adquisición de un juego de baterías para locomotoras Diessel. Bs. 8.000,oo.

Estos ajustes aproximados han sido discutidos con el Dr. Enrique Tejera París, quién unido al ingeniero Alberto Satine, nombrado por usted al efecto, motorizan lo concerniente al funcionamiento del Ferrocarril.

Por todo lo expuesto, dejo a su amplio criterio y posibilidades el que una vez más se sume el progreso de una obra iniciado mediante su gestión ministerial.

Atentamente, Antonio J. Agostini H. - Director Gerente".

Como se ve, esta carta es ya el producto del trabajo que habíamos venido haciendo durante la campaña electoral. Perdidas las elecciones por Acción Democrática, Sucre Figarella no desmayó sin embargo y dió toda la ayuda posible. Hasta el propio momento de la trasmisión de mando se estuvo trabajando activamente en la restauración de los rieles, de los vagones, etc. y parecía posible inaugurar el ferrocarril hacia fines de 1968 o principios de 1969.

Desgraciadamente ese mismo entusiasmo no continuó.

(92bis 74)

93

1968-100 bis

En abril de 1968 dirigí una carta directamente al ingeniero Nerio Sergent, del Instituto de Ferrocarriles, pidiéndole noticias sobre nuestro proyecto, y me contesta lo siguiente, junto con otros datos sobre distintas otras vías. (Se nos había ocurrido por cierto en esa época a Agostini y a mí hacer un ferrocarril marginal del Guaire, utilizando a tal efecto las locomotoras que habíamos visto que fabricaba el señor Williams en Estados Unidos, y Sergent nos habla de qué locomotoras Caterpillar etc. de vías de 60 centímetros aproximadamente existían para esto.)

Sobre el Ferrocarril de El Encanto Sergent me dice lo siguiente:

"Ferrocarril Histórico de El 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 servicio están en deplorables condiciones, prácticamente 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 prácticamente no existe, así como los instrumentos de temperatura y presión.

Opino que conviene averiguar si existe en algún ferrocarril de ese país locomotoras de vapor para trochas 1,067 mts. 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 la reparación de las que se encuentran en Palo Grande. El otro problema es la adopción a la trocha de 1,067 (Sergent se refiere a las locomotoras que se habían traído de Maracaibo y que ya las habíamos hecho depositar allí)."

Hay una carta mía contestando esta de Sergent, en que le escribo desde Washington, el 15 de abril de 1968 y le doy toda especie de detalles sobre ferrocarriles de 60 centímetros y también sobre los ferrocarriles de trocha angosta de 1,067 que existen en distintas partes del mundo, le hablo también del Brasil etc.

El 22 de abril del 68 le envié desde Washington el plano que yo había hecho allá para el vagón presidencial y con una descripción completa de como debe ser hecho y los baños, etc. Son cuatro páginas de descripción de como debe quedar el vagón que se estaba ya construyendo con mis planos en la Estación de Palo Grande, utilizando al efecto el pedazo existente de un antiguo

autovía del que ya hicimos mención.

El 25 de abril de 1968 viajó el señor Williams a quién le recomendé que fuera a Venezuela para estudiar también si podía construir una locomotora que sirviera para El Encanto.

Ya para abril de 1968 estaba de Presidente del Instituto Nacional de Ferrocarriles el Dr. Antonio Ornés al que le escribí una carta el 24 de abril de 1968 en la que le decía: "Tuve por aquí la visita de nuestro amigo el ingeniero Agostini, quién 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 que el te dará el resumen de todas sus experiencias.

"Me vine muy esperanzado por nuestra última conversación, en pro de nuestros proyectos conservacionistas. Quisiera pedirte ahora que no se te olvide llamar a nuestro común amigo el Gobernador Bertorelli, 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 de 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 del Transporte, pues dará en vivo una idea de como 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, etc., para irlo montando cerca de la vía o de las estaciones del tren que proyectamos."

Luego vine a Caracas nuevamente y con el propio Ornés personalmente marcamos con una tiza en el extraordinario taller de Palo Grande todas las maquinarias que debían ser salvadas para instalar un taller museo en El Encanto. Esto estaba listo para ser trasladado cuando vino el cambio de Gobierno. Inmediatamente después de esto en un santiamén y como por arte de magia fueron también víctimas de la compañía de chatarra todas estas maquinarias, de las que apenas me queda una fotografía tomada cuando se inauguró.

El 18 de junio de 1968 llamé por teléfono desde Washington al Dr. Agostini y le planteé una vez más mi preocupación de que no se siguieran dejando construir ranchos en el terreno del Ferrocarril en Los Lagos, que en ese

momento era donde terminaba la línea. Esto se lo había planteado a Sucre Figarella quién me dijo que en el próximo presupuesto (el de 1969), le pondría dinero para quitar estos ranchos. Le pregunté a Agostini si le habían dado el dinero y si no, que hablara con Sucre Figarella, que le planteara lo de los ranchos, lo del dinero y además el asfaltado de la Avenida Bertorelli.

Después le hice preguntas sobre unos proyectos de estatutos que el Dr. Pérez Alfonzo había prometido hacer para la compañía, acerca de la pintura de las locomotoras, si había establecido un contacto con Don Alberto Wollmer, que me había hecho llamar por su hijo Alberto para felicitarme por la salvación del ferrocarril, y le pregunté si habían hecho el levantamiento topográfico y el proyecto de restaurant de la estación, etc.

Todo parecía ir perfectamente bien hasta que pasadas las elecciones vino el cambio de gobierno y las obras fueron perdiendo momento, como cuando un tren va entrando a una estación haciéndose cada vez más lentas hasta llegar a un alto casi completo. Agostini manifestó su preocupación por escrito y verbalmente al nuevo Ministro, Dr. Curiel y yo fuí a visitarlo, primero con una comisión de la Junta Directiva de la Fundación de la Sociedad Venezolana de Ciencias Naturales y luego sólo, como Senador por el Distrito Federal, para ver cuales eran las obras que tenían previstas para el Distrito Federal y si se iba a continuar en la idea de hacer una mancomunidad entre el Distrito Federal y el Distrito Sucre. En esa ocasión lo insté también calurosamente a que continuara las obras del Ferrocarril de El Encanto explicándole que costaban muy poco. Curiel, recién nombrado, no mostró en ese momento la cordialidad que más tarde nos iba a unir en una buena amistad. Estuvo reticente pero me prometió sin embargo hacer cuanto fuera posible dentro de los límites del presupuesto.

Agostini y Satine continuaron trabajando sacando tanto como era posible del presupuesto del Parque del Este. Entre tanto, el ingeniero Ornés ---------- como Presidente del Instituto de Ferrocarriles continuaba en la más difícil de las tareas: él, como sus antecesores, había recibido instrucciones precisas del Ejecutivo de liquidar el Instituto y de concentrarse sobre la administración, lo más económica posi-

ble del ferrocarril Puerto Cabello a Barquisimeto. Este es el tipo de órdenes que difícilmente cumple ningún administrador. Anteriormente, con el pretexto de pagar las prestaciones sociales y de mantener los salarios de los trabajadores, sus predecesores habían ido vendiendo como chatarra los rieles y el material rodante, y también habían ido liquidando los terrenos del ferrocarril, el último de los cuales la estación y derechos de vía de Los Teques. Ornés presentó un informe completo de lo que a su juicio debía hacerse sobre los férrocarriles y Agostini a su vez presentó uno al Ministro de Obras Públicas sobre lo que debía hacerse en el Ferrocarril a El Encanto.

Cada vez más Ornés se interesaba en el proyecto, lo mismo que su predecesor y terminamos preparando un proyecto de constitución de una Compañía Anónima Venezolana (con fines de lucro), destinada a explotar el tren de El Encanto y en la cual se traspasaban el capital y los terrenos de los Parques. El proyecto lo redacté y en él se le daba la totalidad de las acciones al Instituto de Ferrocarriles el cual luego traspasaría algunas acciones a los interesados con el fin de darle un cierto carácter privado.

Terminado este proyecto era necesario que el Ministro de Comunicaciones lo aprobara. El Dr. Ramón Velázquez, viejo compañero de curso mío, ocupaba esta importante posición en ese momento y lo invité a hacer un viaje en el tren de El Encanto que lo entusiasmó mucho y me deseó todo género de éxitos en esta aventura.

Llevamos así, también a otros funcionarios del Gobierno del Dr Caldera y así transcurrió todo el año de 1969.

Para marzo de 1970 la situación era desesperada. Muchas veces tuvimos que subvenir a pequeños gastos porque ya los recursos del Parque del Este no alcanzaban. Por otra parte, el serio problema de los ranchos comparece: El 29 de marzo de 1970 la Cámara de Comercio de Miranda denuncia la construcción de ranchos en los terrenos del Parque Knopp y de El Encanto (se refería en realidad a Los Lagos) y se dirige al Ministerio de Agricultura al Ejecutivo Nacional al Concejo y a la Guardia Nacional. ~~Según~~ La Cámara de Comercio señala que tanto el Ejecutivo Nacional como el Concejo, así como la Guardia Nacional nada están haciendo para evitar la proliferación de ranchos en estos sitios señalados como zonas

turísticas y recreativas. Recordando un foro en el cual hablé sobre la "reinstalación del ferrocarril Los Lagos y El Encanto y acondicionamiento de sitios históricos" la Cámara de Comercio ~~dicta~~ en su mensaje, que "continúa desforestación Parques sin que Ejecutivo Regional, Concejo Municipal ni Guardia Nacional se movilicen. Presidencia República sin contestar nuestra petición sean declarados parques o reservas nacionales o reubiquen ocupantes ranchos. Agradecemos intervenir recordándole doctor Tejera París ofrecimiento sobre restablecimiento ferrocarril Los Lagos El Encanto y agilice ponencia sobre turismo para multigrafiarlas aquí."

Este telegrama enviado al doctor Daniel Bendahan ex-Director de Fedecámaras y coordinador de dicho foro, resultaba tanto más irónico cuanto que poco después aparecieron amargas quejas contra mí de distintos habitantes de ~~Sucre~~ Los Teques diciendo que nada habíamos hecho para reparar el Parque de El Encanto! Olvidaban estos buenos señores que el gobierno había cambiado y que yo había pasado a la Oposición.

Un día llamé por teléfono a decir que iba a El Encanto y me contestaron que la locomotora no funcionaba porque los acumuladores estaban malos. Les dije que compraran otros por cuenta mía y cual no fué mi sorpresa que eso costaba seis u ocho mil bolívares! Allí me dí cuenta que ya no podíamos seguir más y me entró una profunda tristeza de que se fuera a perder esta idea.

El 7 de julio de 1969 el Ing. Agostini, por sugestión del propio Ministro de Comunicaciones, envió un memorandum llamado "Informe respecto a la gravedad de la situación de las obras del ferrocarril histórico de El Encanto". Este memorandum que redactamos conjuntamente era breve y preciso: "Debido a que las partidas que se recibieron están copadas habrá que detener la obra.

Al detenerse la obra comenzará la invasión de ranchos.

Una vez que se paralicen los trabajos se perderá lo ejecutado.

Esto traerá como consecuencia el tener que despedir el personal técnico especializado proveniente del Instituto de Ferrocarriles perdiéndose así su experiencia."

Seguía luego la lista del personal que se perdería y se pedía como medida de corta providencia el nombramiento de todos ellos por el despacho de Comunicaciones, " Y además como medida imprescindible urge la constitu-

ción de la compañía", terminaba el memorandum de Agostini".

Entre tanto la Consultoría Jurídica del Instituto y la del Ministerio de COmunicaciones hacían sugestiones sobre cambios en el Acta Constitutiva, el precio de las acciones, la necesidad de venderlo al público, etc. hasta que sucedió lo inevitable. En medio de todas estas discusiones el doctor Ornés ~~después de~~ que había dedicado varios meses de esfuerzos para que el Ministerio de Comunicaciones y el Instituto se pusieran de acuerdo en los términos de la Compañía, renunció a la Dirección del Instituto.

Esta situación de ~~mantenimiento y de~~ retroceso de las obras me llevó a dirigirme el 8 de junio de 1970 en una carta directamente al Presidente de la República, doctor Rafael Caldera. Por su importancia esta carta se copia textualmente:

"Caracas, 8 de junio de 1970

Señor Doctor
Rafael Caldera
Presidente de la República
Miraflores.-

Respetado señor Presidente:

Desde principios de 1969 se está perdiendo la oportunidad de poner en servicio el parque de El Encanto y el trozo del ferrocarril que logramos salvar de la destrucción de 1967, gracias a la oportuna intervención personal del Presidente Leoni y a la constancia e interés del Ing. Agostini, Director del Parque del Este y del Museo del Transporte.

Todo está listo, desde hace dos años, para constituir una Compañía Anónima propiedad del Estado y para hacer funcionar el Ferrocarril Histórico de El Encanto, sin pérdidas para la Nación. Los Estatutos fueron preparados por el Dr. Báez, entonces consultor jurídico del Instituto de Ferrocarriles, y fue necesario realizar un trabajo importante para la determinación de los activos y en particular de los derechos de paso y de propiedad que serían afectados en este negocio recreativo de la Nación.

El Gobernador del Estado Miranda y los Ministros de Obras Públicas y de Comunicaciones han recorrido la línea y conocen el esfuerzo que se ha hecho para reconstruir, con rigurosidad histórica, un material rodante que estaba destinado a ser vendido como chatarra.

Este material se salvó casi milagrosamente. Piezas de museo, talleres como los del museo de Viena o de la Smithsonian, vagones únicos, las locomotoras de cremallera mas grandes del mundo, fueron fundidos o los están fundiendo ahora; lo poco que se salvó está en el museo del transporte y en el Ferrocarril de El Encanto. Y también esto se está deteriorando rápidamente por falta de unas inversiones mínimas de mantenimiento.

Conozco el interés de usted y de sus Ministros por la conservación de nuestro patrimonio histórico, así como su preocupación por la falta de zonas de recreo para la población metropolitana. Se que materias de alta prelación tienen, por fuerza, que monopolizar la atención de los altos niveles administrativos y que las buenas intenciones del Ejecutivo solo se realizan cuando se tiene la suerte de encontrar a alguien honesto y competente capaz de responsabilizarse. Es por estas razones y en particular en virtud de nuestra vieja amistad que me he tomado la libertad de escribirle esta carta.

No la hubiere escrito de no ser que la solución a este juego trancado en el que intervienen cuatro grandes unidades de gobierno (Comunicaciones, MOP, Ferrocarriles y Miranda) es simple y sólo requieren órdenes suyas para:

1°. Transferir el Parque de El Encanto y los restos del Gran Ferrocarril de Venezuela, del Instituto de Ferrocarriles al Instituto del Parque del Este. El Dr. Ornés, Director del Instituto, ha manifestado su conformidad y apoya esta iniciativa de salvamento histórico y recreación popular.

2° Responsabilizar personalmente al Director del Parque del Este, Ing. Agostini; darle como objetivo que ponga al servicio del público el parque y el tren; y suministrarle la ayuda que ya generosamente han ofrecido el Ministro de Obras Públicas, el Ministro de Comunicaciones y el Gobernador del Estado Miranda.

El ejecutor de esta orden suya es el Ministro de Comunicaciones. Los documentos necesarios están ya listos en el Instituto de Ferrocarriles.

El modus operandi posterior sería, sucesivamente, constituir la compañía, enteramente propiedad del Estado y poner sus acciones a nombre del Parque del Este, que bien podría ser el embrión de un instituto de grandes parques metropolitanos. Constituida esta compañía, podría recabar y administrar la ayuda del MOP y del Gobierno del Estado Miranda, ya ofrecida; podría adquirir una locomotora de vapor, nueva, pagándola en parte con acciones y asegurándose así el mantenimiento; podría poner en servicio, no solo el actual parque de El Encanto, sino otras hermosas zonas que ya comienzan a ser invadidas, vigilar los parques y proveer recreación dirigida, cobrar pasajes y mantener e incrementar la vía y el material.

Esta decisión es urgente, porque la humedad y la vegetación de la zona están pudriendo los vagones reconstruidos con tanto esfuerzo, deteriorando la máquina Diesel e invadiendo la vía.

Operaciones de este tipo se están realizando en el mundo entero, con gran éxito. En Inglaterra, India, Estados Unidos, Alemania y Australia, funcionan ferrocarriles-museo para recreación familiar. He visitado algunos y puedo asegurarle que ninguno teine las vistas y posibilidades de desarrollo turístico que tiene el pequeño proyecto a que hoy nos referimos.

Lo abraza cordialmente su amigo,

Enrique Tejera París".

No recibí respuesta a esta carta, pero a principios de julio el Ministro de Comunicaciones se dirigió directamente a Agostini pidiéndole que preparara un punto de cuenta para el Consejo de Ministros referente a los trabajos de reparación y restauración del Ferrocarril de El Encanto. Agostini así lo hizo y no volvió a suceder nada mas. Cambió luego Velázquez y tiempo después me preguntó, no sin cierta sorna, si algo se había hecho en el tren de El Encanto. Nunca entendí ni le he querido preguntar de que se trataba. Probablemente pensó que encontraría tal resistencia de parte del Ejecutivo que no lograría nada.

El 16 de agosto de 1970, el centro de excursionistas de Caracas hizo una excursión hasta El Encanto desde Caracas hasta los Teques para ver cual sería la situación de la desaparecida vía férrea. Bajo la dirección del prepio

Agostini encontraron que estaba en un estado deplorable totalmente perdido.

Como la Asamblea Legislativa del Estado Miranda estaba dominada por Acción Democrática, me dirijí a ellos y logré que hicieran el 25 de agosto de 1970 un acuerdo para velar por la protección del Parque de El Encanto y se lo enviaran al Ministro de Obras Públicas.

El último trimestre de 1970 fue por tanto uno de serio desencanto para mi y verdaderamente pensé que la obra de El Encanto se había perdido. Pero cuando se estaba preparando el presupuesto me encontraba examinando el proyecto (por cierto en el vagón que había ya reconstruído, el que había comprado al señor Duró en 1961) y se me ocurrió que probablemente la única forma de salvar el Ferrocarril de El Encanto sería la de aprovechar mi condición de Senador agregando una suma en el presupuesto.

Era ya diciembre y el presupuesto, cuando fuí a averiguar, ya estaba en la Cámara de Diputados prácticamente terminado y no se le podían hacer cambios.

Entonces resolví realizar una arbitrariedad, una estratagema de última hora que creo que los conservacionistas del futuro contribuirán a que se me perdone.

Como es sabido el presupuesto llega prácticamente "cocinado" al Senado ~~ya al Senado donde~~ y no se hace ~~ninguna~~ casi discusión. En una sola sesión, generalmente ya muy cerca del 24 de diciembre, se declara de urgencia la ley, con lo cual se le da una sola discusión durante la cual, por arreglo entre todos los Senadores, no se hacen observaciones, o muy pocas. Generalmente el Senador Dáscoli y yo protestamos año tras año por esa forma apresurada de aprobar el presupuesto.

Pero en esa ocasión aproveché mucho más.

En el instante mismo en que se iba a aprobar ~~fuí~~ subí a donde estaba el Secretario y de mi puño y letra introduje una partida, si mal no recuerdo de seiscientos mil bolívares (Bs. 600.000,oo), para estudiar, trabajar y mejorar el complejo de El Encanto. El presupuesto se aprobó sin más discusión y en ese momento ~~xxxxxxxxxxx~~ pedí al Presidente que se hiciera constar que el ejemplar auténtico del presupuesto era el que se encontraba en ese momento en manos del Secretario y que al efecto ~~se firmara~~ pedía que lo firmara.

Pérez Díaz atinto ordenó que así lo hiciera el Secretario. A las dos sema-

nas me llamaron del Ministerio de Hacienda a decirme que el presupuesto no cuadraba y como se trataba de un antiguo amigo y alumno mío le conté la historia y le dije que podía agregar esa cantidad a los ingresos por impuestos de la renta interna. Así creo que se hizo y así quedó esa primera suma para salvar nuestro proyecto y comenzamos a trabajar en 1971 con más ánimo y más dinero.

(PARA INSERTAR EN EL AÑO DE 1971)

Al comenzar enero de 1971 Agostini tuvo una gran sorpresa: Lo llamaron del Ministerio de Obras Públicas, uno de los Directores, ~~el Director de Presupuesto,~~ y le dijo, "te llamo para decirte que te conseguimos una suma de Bs. 600.000,oo para estudios de los Parques de El Encanto." Al decirme esto Agostini salté porque me dí cuenta de lo que iban a hacer. Iban a gastar los Bs. 600.000,oo precisamente en eso, en estudios, y eso no era el texto que yo había puesto en el presupuesto, lo que había puesto, ~~sino~~ era para ejecución, directamente. Llamé al Director de Presupuesto en el Ministerio de Hacienda y él me dijo que en efecto, "ya del MOP habían hecho alterar la partida para ponerle lo de estudios," quizá pensaban ayudar a algún ingeniero para contratar "el estudio" de algo que veníamos nosotros estudiando desde hacía muy largo tiempo! Expliqué claramente el objeto y lo hice revisar en copia certificada por el Secretario de la Cámara del Senado e hice restituir el texto que yo mismo había escrito.

Para ese entonces ya había sido designado el Dr. Tomás Enrique Reyna Plaza como Presidente del Instituto y éste había aceptado el cargo, para eliminando la vieja orden de liquidarlo, y más bien se dedicó a estudiar las fórmulas para rehabilitar los ferrocarriles en Venezuela.

Con Reyna hablé la cuestión de los Estatutos de la Compañía. Reyna encargó entonces a un nuevo Consultor, el doctor Dib Espejo, de que hiciera el estudio.

(En agosto, Agostini quiso hacer rellenar de una vez el sitio para el estacionamiento y cuál no es su sorpresa cuando aquél terreno baldío aparece ahora como propiedad de la SILSA!)

~~Continúa el asunto de los Estatutos.~~

Trato entonces el asunto de los ranchos de Los Lagos con el Ministro de la Vivienda, mi viejo compañero de estudios el doctor Rodríguez Amengual y éste me ofrece la ayuda inmediata de su Despacho. Rodríguez Amengual estaba muy molesto porque no había recibido todo el apoyo que esperaba por parte de los otros Ministros y en particular de aquéllos con quienes debía

contar más. Recuerdo una vez que le pregunté delante de él al Gobernador Guinand si era cierto que él había dicho que le gustaban los ranchos, y entonces Guinand dijo que sí, que le parecían una fórmula arquitectónica muy interesante, Rodríguez Amengual en tono molesto le dijo: "Esto sí se puede evitar y debe evitarse." ~~Entonces~~ Rodríguez Amengual me envió a su Director de Proyectos, al cual llamé varias veces. No fué. Volví a llamar. Por fín, ~~finalmente~~ fué una joven arquitecta junto con el doctor Agostini y buscamos algunos terrenos hacia los cuales pudieran reubicarse los dueños de los ranchos que estaban en Los Lagos.

Tengo una nota en mi diario en que en 1971 siguen haciendo ranchos y el Gobernador no hace nada.

Para septiembre el Dr. Dib me dice que los Estatutos están ya listos y en diciembre ~~metimos~~ una partida para El Encanto, ~~del presupuesto~~, otra para el Ferrocarril y otra de Bs. 500.000,oo para desocupar los ranchos.

Fuí entonces con el señor Jesús Soto, nuestro famoso artista, y lo llevé a ver mi proyecto de Parque Cultural que ~~pretendía hacer~~ en el sitio denominado Potrerito, que es precisamente donde habíamos establecido nuestra cabaña en 1939. Soto se manifestó sumamente interesado en el proyecto y me dijo que realmente podía hacerse algo parecido a lo que hacen en Israel y en otras partes. En esos días también vino a vernos Margot Benacerraf. Me recomendó que hablara con Cruz Diez. Cruz Diez fué conmigo también y se entusiasmó enormemente. Me habló de la posibiliad de hacer un proyecto en el túnel y le dije que yo más bien quería establecer una estación en Los Teques, la nueva que debíamos hacer en el sitio hasta donde Satine iba a prolongar la vía del Ferrocarril y que esa debía ser una estación contemporánea. Desde ese momento Cruz Diez comenzó a trabajar en su proyecto.

El 29 de diciembre de 1971 tuve una larga conversación con Reyna, Satine y Agostini, y formulé las nuevas prioridades junto con Agostini.

Primera: Parque Los Lagos

a) Solucionar el problema de los ranchos con el Ministerio de la Vivienda y Fundacomún, posiblemente en los terrenos de

Presidente del Senado y que podría ayudarnos en eso.

b) Contratar estudios del Parque Natural Los Lagos con el Instituto de Urbanismo de la Universidad Simón Bolívar. El estudio debe incluir acceso y zona verde de la Urbanización Los Lagos.

c) Prolongar la vía hasta la Avenida Bertorelli.

Segunda: Sobre El Encanto.

a) Arreglar y resembrar El Encanto.

b) Contratar un estudio de expansión de El Encanto al otro lado del Viaducto.

Tercera: Estudio del Parque Potrerito.

Cuarto : Tren

a) Continuar el mantenimiento y expansión del material rodante.

b) Terminar el Garage, fosa y desvíos.

c) Continuar la limpieza de la vía hasta Las Mostazas.

d) Planos de las estaciones.

Quinta: Con el Dr. Reyna particularmente.

a) Buscar una nueva solución en vez de la de Compañía Anónima que se me ocurre puede ser una fundación sin fines de lucro.

b) Darme la responsabilidad de los estudios.

c) Recoger todos los planos, fotos, etc. que existan en el Instituto de ferrocarriles y clasificarlos.

d) Crear en la Universidad Simón Bolívar los cursos de formación de administradores de Parques y Jardineros y vigilantes. Con esto terminamos el año de 1971 y parece que ~~comenzamos~~ vamos auspiciosamente el año de 1972."

La verdad es que Arocha había demostrado ya interés en el proyecto e incluso había incluído una pequeña partida de su presupuesto para ayudar en la cuestión del Parque. Pero al parecer había una Concejal de su propio partido que era la que estaba dirigiendo las invasiones. Varias veces aparecieron manifestaciones de ranchistas y él tenía esa preocupación entre manos.

La indignación que todo esto me causó puede imaginársela usted. Teníamos todo listo, los planes, etc. Por ejemplo, voy a copiar de seguidas antes de continuar un memorandum del 7 de enero de 1972 que entregué al Ing. Agostini con la idea general de lo que debía hacerse sobre los parques y que me parece se explica por sí solo.

24-b

Esto es parte de lo que se comieron!

Enero. 72 25

Vamos a hacer un papel que yo le voy a dar manuscrito, que va a contener todas las llamadas que hice durante la crisis de enero de 1972 para salvar el Parque de Los Lagos, y también recordarme el/~~xxxxxxxxxx~~ TELEX mío al Dr. Caldera.

OJO

El Secretario de Obras Públicas (1972) Mª Rosario Ford un lado sobre la nueva Si — de las — a —

Elena: aquí fotos. de Tarjetas y otra en manuscrit. viej

El Encanto, etc..

MES Enero — AÑO 1972 — PAG. 1

FECHA	H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
En 3	3	15		Ofic.	Arreglé los pap. p. preg. Contaduría	
3		5		Telef	Sr Reyna: "Envíe los estados!	
5	4	-		"	" " Ref. probl. Contrat. c.	
5	2			Encl.	V°B° - Alm. Agentini y Sanitarios	
6	3	15		Telef	" Encl. Sra Ofic.	
7				Encl.	Reyna, Arq. Lares y Habers	
9	1	-	✓✓✓✓✓	Telef	Agentini, Davila, Schaul 72 9-76	
9				"	Juli. Martinez: Inmuebles SS. 1386	
9			✓✓	"	Sra Guridi: BO Ofic. Licen. Ley SAS	
9				"	Sr. Viv. Rodriguez - Se dirige a SAS	
10			✓✓	"	Satine. Saludos!! Que llame a Cobos	
11			●	"	E. Farland - Lear: Santiago 338586	
				"	Satine: hablará hoy con Jorge	

Encanto

MES En. Reyna 411546 — AÑO 72 — PAG. 2

FECHA	H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
En 12			✓✓✓	Tel	Agentini, Reyna, Davila	
13			✓	"	Satine: El Dr. "Bunic. sacan Dan!?	
14			✓✓	Encl.	Kichl, Sra Yubrias: Estudios Soc.	
14			✓✓ y Telef	Encl.	Muñoz - Ramirez Wagner Brest,	
Sab 15			✓✓		Agentini, Frini,	
Mar 18			✓✓		Satine, Agent. - Se agradecen saludos	!!
19				Carta	Sr F. de Diaz: " " "	
19			✓✓	Telef	Sra Viv., Machado Moreno (no están	
19			✓	Telef	L. Sels. Machado Sr: Grave."	
19				"	Reyna: "urgente a MIP	
19		-	✓✓	Carta a Legislatura Mtr. y a Com. Comercio		
19				"	Agentini: Fra	
19				"	Gonzalez - Fra	

Encanto - ds...

MES En
AÑO 72
PAG. 3

FECHA	H.	M.	Bs	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
En. 19				Visit.	Reyna	
			✓✓	Tel	Avellaneda, Tremmard, [illegible]	
				Tel	[illegible]	
20			✓✓	Tel	Machado, Tremmard: ya se mandó poli	
Mar 21			✓✓✓	"	Agentini, Diaz, Reyna	
24			✓✓✓	"	Tremmard, Agentini, Reyna	
26			✓✓	"	Sotime: no hay guardia. Machado: que destine	
27			✓✓✓	"	", Tremmard, Agentini	
30			✓	"	Sotime/Dr Espino, DO, - no hay guardia!	
31			✓	Telex	a L.A. Machado	
Feb 1			✓✓	alm	Southalund // Reyna:	
1			✓	Tel	Machado: se hizo reunión en el Sob.	
1			✓✓	"	Tremmard: [illegible]	

Parques Encanto

MES Fe Febr - Mzo.
AÑO
PAG. 4

FECHA	H.	M.	Bs	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
feb 1			✓✓✓		Sotime, Tremmard, Machado	
2					" : No hay guardia!!!	
Mier 3			✓✓		L.A. Machado (a) a Sra que busq. a McC. (b) Indaga: será que la guardia está en vtro. local?	
3			✓ ✓		Recibí carta Com Com. de Tres Arroyos y	
feb 4	Viernes		✓		me llama Sotime "hoy hay 4 Guardias	
7	lunes		✓✓		Inst. Sub. USB./ Kichl	
7	"				Reunión en MRI. "En 48 hrs habrá.	
			De seg. la vía por vía de autoridad." (Estaban MRI, Sob.			
			Comando Aviación, Arg. Lares, Gobierno, Reyna, Agentini			
18			✓✓✓		Sotime	
20	Dom		✓		ida Hda Southalund y hacia Necochea	
21	de 8	AM 30	✓✓✓ ✓✓ ✓✓		Sob, Inst. USB. Reunión del Sob. Parques	

43

CONSTITUIDA JUNTA ADMINISTRADORA DEL FERROCARRIL DE EL ENCANTO Y DE LOS PARQUES ANEXOS

El año pasado el Instituto Autónomo Ferrocarriles del Estado cedió en usufructo propiedades del antiguo Gran Ferrocarril de Venezuela, que están situadas de Los Teques a Tejerías, a la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación (ECOTEP).

El objeto de esta cesión es poner a funcionar el antiguo ferrocarril de El Encanto y construir nuevos parques en Los Lagos, Potrerito, El Encanto y Las Mostazas y luego continuar esta cadena de parques hasta Tejerías.

De acuerdo con el convenio suscrito entre la Fundación de Ecología y el Instituto de Ferrocarriles, dichos bienes solo pueden dedicarse a fines recreacionales y además debe la Fundación nombrar una Junta Administradora especial, de la que deberá ser miembro un representante del Instituto de Ferrocarriles.

La Fundación ha constituído hoy esta Junta con su Presidente, doctor Enrique Tejera París, el Presidente del Instituto Autónomo Ferrocarriles del Estado, Ing. Roberto Agostini Centeno y el Presidente del Instituto Nacional de Parques, Ing. Antonio Agostini.

Los suplentes respectivos son:

Sr. Ramón Aveledo

Ing. Héctor Acevedo

Ing. Alberto Satine

44

Se recordará que el Ferrocarril de El Encanto fue salvado de su destrucción por la iniciativa del doctor Tejera París, quien ha dedicado por lar dos años constantes esfuerzos para lograr la ejecución del Proyecto.

Desde el primer momento el Instituto Nacional de Parques, tomó a - su cargo los trabajos de reconstrucción, que han sido delicados y laboriosos, todo en estrecha colaboración con el Instituto Autónomo Ferrocarriles del - Estado y con la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación.

Por su parte el Instituto de Ferrocarriles, mención aparte de la con tribución que hizo de los terrenos, material rodante y vía férrea, ha colabo rado en la construcción del material y trabajos técnicos.

El Ministerio de Obras Públicas y la Gobernación del Estado Miranda han prestado tambień su importante ayuda, La Universidad Simón Bolívar realizó el proyecto de los parques.

Finalmente es de justicia mencionar el aporte hecho por el Congreso Nacional, gracias al interés y estímulo personal que han prestado al proyec to numerosos Senadores y Diputados, y a la oportuna inclusión en el Presu - puesto Nacional, desde 1.972, de una partida especial para salvar esta obra.

Creemos que en esta fecha deben destacarse dos hechos:

El primero es, naturalmente, la utilidad futura del complejo Teques- Encanto-Tejerías. Se está construyendo un nuevo gran parque para pic-nics- en Los Lagos y el próximo año comenzará la construcción de un parque de - cultura en Potrerito.

45

Durante varios años se estará trabajando hasta completar y poner en servicio este vasto complejo de parques, que beneficiará a Caracas, Los Teques y las poblaciones de los Valles de Aragua.

El segundo es el ejemplo de coordinación y continuidad que representa la obra. Durante tres períodos presidenciales, dos institutos autónomos y otras entidades públicas han colaborado en llevar a cabo este proyecto, en la que la iniciativa y continua coordinación del Dr. Tejera París y de su Fundación de Ecología han servido de punto de unión, probándose así que las entidades públicas prestan pleno apoyo a toda obra de iniciativa particualr que sea de interés público.

22747 MRFLORES

CARACAS, 30 DE OCTUBRE DE 1972

SEÑOR DOCTOR
RAFAEL CALDERA
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
MIRAFLORES

GRACIAS A SU RAPIDA Y OPORTUNA INTERVENCION EN ENERO PASADO:

- SE SALVO LA POSIBILIDAD DE REALIZAR UN GRAN PARQUE PUBLICO EN LOS LAGOS.
- TAMBIEN SE SALVO EL TREN HASTA EL ENCANTO QUE ESTUVO A PUNTO DE QUEDAR BLOQUEADO Y PERDERSE POR LA MISMA INVASION DE RANCHOS EN LOS LAGOS.
- Y SE HIZO POSIBLE QUE CON EL APORTE PRESUPUESTARIO DEL CONGRESO NACIONAL, EL INSTITUTO PARQUE DEL ESTE CONTRATARA AL INSTITUTO DE ESTUDIOS REGIONALES Y URBANOS DE LA UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR, LA PLANIFICACION DEL PARQUE LOS LAGOS.

ESTE PROYECTO ESTA CASI LISTO Y LA CONSTRUCCION PODRA INICIARSE EN ENERO DE 1973, SIEMPRE QUE LLEVEN A CABO LA REUBICACION DE VIVIENDAS INSALUBRES. TAMBIEN EL PARQUE DEL ESTE, CON LA COLABORACION DEL INSTITUTO DE FERROCARRILES, ESTA TERMINANDO LA RENOVACION DE LA VIA FERREA Y DEL MATERIAL RODANTE, ASI COMO LA LIMPIEZA DEL VIEJO PARQUE EL ENCANTO Y SE PODRAN REALIZAR EN 1973 LOS TRABAJOS DE JARDINERIA, RECONSTRUCCION DE LA ESTACION EL ENCANTO Y CONSTRUCCION DE LA DE LOS LAGOS Y PANAMERICANA, TODO A UN COSTO BAJO.

FINALMENTE, SE COMENZARA LA PLANIFICACION DE UN SISTEMA DE PARQUES Y PASEOS HASTA TEJERIAS, UTILIZANDO EL DERECHO DE VIA Y LAS ANTIGUAS HACIENDAS DEL FERROCARRIL.

TODO ESTO SERA POSIBLE POR LA INMEDIATA INTERVENCION QUE EFECTUO USTED EN ENERO PASADO Y LA EFICACIA DEL DOCTOR MACHADO AL CONTROLAR SU EJECUCION Y HE PENSADO QUE ESTAS BUENAS NOTICIAS DEBEN LLEGAR PRONTO A SU CONOCIMIENTO COMO COMPLEMENTO A MIS COMUNICACIONES DE COMIENZOS DE AÑO Y CON EL RECONOCIMIENTO DE QUIENES PROCURAN ABRIR NUEVAS ZONAS DE ESPARCIMIENTO PARA LOS CARAQUEÑOS Y HABITANTES DE MIRANDA Y ARAGUA.

LO SALUDA CORDIALMENTE SU AMIGO,

ENRIQUE TEJERA PARIS

22747 MRFLORES
2145 LEX

(Continuación Historia de El Encanto - 1972).

A principios de 1972 ya habíamos constituido en el Congreso la Comisión contra la contaminación ambiental y a ésta, la interesé como Presidente lo más posible en la cuestión de los Parques.

A sabiendas de esto, recibí la visita de un hombre tan interesante como Agostini por su espíritu de servicio y su interés en la naturaleza, el Dr. Pedro Trebau, Director del para entonces Jardín Zoológico Municipal del Pinar.

Trebau me dijo que la situación de los animales en el Jardín de El Pinar era desesperada y que era totalmente inadecuada. Me dijo que se iba a perder posiblemente también la oportunidad de hacer el Jardín de Caricuao.

Yo conocí el proyecto de Caricuao, porque fué hecho entre otras personas, por una arquitecta vecina nuestra, la señora Susana Kovaacks, pero le dije que ese proyecto, interesante y moderno como me parecía, a mi juicio adolecía del defecto de implicar una enorme cantidad de estructuras de concreto y un costo muy alto. Visité a la señora Kovaacks en su Oficina y ella me mostró los planos, los cuales ví con todo detalle.

Trabau me dijo que la técnica de los parques zoológicos ha cambiado tanto que hoy en día es posible hacer lo que antes se hacía en costosas estructuras de concreto con grandes masas de plástico que imitan la piedra y los edificios, en tal forma que incluso los animales pueden cambiar de ambiente porque trasladando pequeñas "peñas" y "edificios" de plástico les cambia el paisaje y así se les hace más llevadero su cautiverio. Que él se comprometía con una suma relativamente pequeña a comenzar las obras de Caricuao y a poner un zoológico mucho más barato.

Estas conversaciones las continuamos durante todo el año hasta que a fines de 1972 pensamos que podíamos trabajar en la materia. Pero Trebau se encontró con un problema, el Parque de Caricuao había sido dado oficialmente a la Municipalidad del Distrito Federal y esta no tenía los recursos suficientes para comenzar. Tuvimos que esperar hasta 1973 y en ese año fué que pusimos en el presupuesto la suma necesaria para iniciar el Parque de Caricuao, que está en plena ejecución en este momento.

Me llamó la atención del memorandum de Trebau que hay seis zoológicos

existentes en Venezuela. Todos de pequeño tamaño, el más viejo de todos siendo el de las Delicias, pero además hay el de El Pinar y El Parque del Este en Caracas, el de Baranda en Barquisimeto, el Chorros de Milla, en Mérida, el Parque Zoológico de Ciudad Guayana, en construcción, y finalmente el zoológico actualmente en construcción en Maracaibo.

En cuanto a zoológicos en proyecto, había ya para esa época el Parque Metropolitano de Caricuao, en Maracay un zoológico en La Morita, en Valencia un zoológico proyectado en el Parque Metropolitano y estudios preliminares de Cumaná, Maturín y Margarita. Si a todo esto agregamos un proyecto que no se si Trebau conocía, de hacer un parque con animales africanos en Guayana, que estuvo a punto de comenzar a construirse, debemos concluir de que Venezuela, una vez realizados todos estos proyectos tendrá un número muy aceptable de jardines zoológicos.

7 de Enero de 1972

Labores concernientes a Parques:

Proyectos para los Parques Los Teques, Tejerías.

Viendo la semana pasada el mapa que está trazando el Instituto de Problemas Regionales y Urbanos de la Universidad Simón Bolívar, se ma ha ocurrido que no sería dificil planificar de una vez todo lo referente a parques en esta línea x, así como las posibilidades de continuar el ferrocarril hasta las Tejerías, de nuevo.

La metodología que he sugerido durante unas diez reuniones que he tenido y otras tantas llamadas telefónicas desde el 28 de diciembre pasado, es la siguiente:

1. El Parque del Este, usando si es necesario parte de los fondos que le concedió el Congreso para el Parque de Los Lagos, contrata al Instituto de Estudios Regionales y Urbanos de la Universidad Simón Bolívar un proyecto del Parque de Los Lagos que enclove, no solo los terrenos del ferrocarril y la parte que se va a limpiar de ranchos, sino además, los terrenos de zona verde de la Urbanización Los Lagos de modo de dar un acceso peatonal y de vehículos ~~xxx~~ por debajo a este parque. Hablé con Omer Lares y con la arquitecta Lluveres, los puse en ~~xxxx~~ contacto con el ingeniero Agostini, y todos quedaron de acuerdo en formular el proyecto.

Por otra parte, una doble finalidad se podría llenar con un solo trabajo, si el mismo Instituto ~~xxxxxxxxxx~~ Universitario fehiciera el inventario de los bienes del ferrocarril, los asentara en sus planos, y empezara a hacerse, en otra escala el proyecto general de toda esta serie de parques que irían desde Caracas hasta los Valles de Aragua, probablemente.

MI idea ahora es que se de prioridad a terminar el Parque de Los Lagos, que es inmediatamente utilizable.

Para esto es indispensable comenzar a sacar los ranchos de allí, y con este objeto conversé con el Ministro de la Vivienda varias veces, y también con la arquitecta Machado, por teléfono, que hassido destinada a resolver este problema. Con los quinientos mil bolívares que agregué al presupuesto con este fín se puede impulsar a otros Institutos Oficiales como particularmente al Banco Obrero, para llevar a cabo esta obra.

Una vez sacados los ranchos se llevaría la vía hasta la Avenida Bertorelli y se comenzaría el proyecto de estación en Avenida Bertorelli y de estación en los Lagos y El Encanto.

Entre tanto continuaría la siembra de árboles, la limpieza de El Encanto, la colección de palmas, etc.

Una vez terminado el proyecto del Parque de Los Lagos por parte del Instituto de Urbanismo, se le contrataría entonces el proyecto general de El Encanto y la ampliación de El Encanto por el otro lado de la vía, que jamás se ha utilizado.

Ese sería el siguiente parque a construír y por inaugurar.

Seguidamente y mientras se construye ese parque, se contrataría entonces el proyecto del Parque de Potrerito, que incluiría posiblemente un hotel o motel y tendría acceso también por la carretera arriba. El motel debía estar lo mas alto posible en la fila y solamente caminos peatonales llevarían hasta la vía y de allí hasta el parque recién desarrollado al lado que yo llamo Norte de la vía aunque no estoy muy seguro de la orientación en este momento.

Acto seguido se haría la construcción de ese parque y luego la programación de los ya a nivel de proyecto del parque de Las Mostazas.

Y así sucesivamente dentro del plangeneral que se construyan hasta la Victoria para crear una gran red de parques y algunos de ellos con acceso probablemente desde la Pan-Americana u otras vías.

Hoy hablaremos con Omer Lares, la doctora Lluveres y yo, después del almuerzo de los Decanos y jefes de departamento de la Universidad, con el Dr. Reyna, Presidente del Instituto Nacional de Ferrocarriles, con el fin de precisar si el Instituto desea que se le haga ese catastro o si nos puede suministrar los datos necesarios para realizar este trabajo tan importante.

AÑO DE 1973

En líneas generales el curso de los trabajos de El Encanto-Los Teques, etc. durante 1973 fué muy bueno. La limpieza y arreglo del Parque de El Encanto fueron casi terminados durante el año. La estación del Encanto que debíamos reconstruir, infortunadamente estaba totalmente carcomida y resolví autorizar que se tumbara. Lo mismo una barraca que existía más allá de la salida de la estación. Además, hicimos un movimiento de tierra grande con el objeto de dar mayor amplitud al gran plano donde se iba a hacer la estación y estuve estudiando distintos lugares hasta que llegamos a la conclusión de que había que hacer en realidad dos estaciones: un búngalo que debería tener más o menos los ambientes que había yo dado en un plano ya al arquitecto Oliva y una estación a dos niveles que estaría situada donde en este momento ya se está construyendo, ~~en~~ (1974)

Los dos acontecimientos más interesantes que relatar fueron el primero de mucha importancia y el segundo anecdótico.

Gracias al interés y a la colaboración de Tomas Enrique Reyna, como Presidente del Instituto, finalmente se llegó a la conclusión de que había que hacer una fundación, Creamos (mediante) la Fundación de Economía, Tecnología y Planificación y se hizo luego el contrato, con la aprobación del Ministerio de Comunicaciones, (Enrique Bustamante) para dar en usufructo el Tren y las Tierras a la Fundación. La Contraloría General de la República mandó un Oficio bastante dubitativo el cual tendrá las consecuencias que veremos al referirnos a 1974.

Por cierto, que el día en que se reunió la ~~Junta~~ Asamblea de la Fundación por primera vez, ~~es decir, la Asamblea de la Fundación~~, habíamos ~~convocado~~ pedido el tren y cuando llegamos todos allí no aparecía ni tren ni calamazo. Finalmente nos llegó la noticia de que por primera vez habíamos tenido un descarrilamiento!

Figúrese usted la consternación entre los presentes y naturalmente la pena de Agostini, Satine y mía.

Elegimos la Junta Directiva de la Fundación y simplemente esperamos al final de los trabajos.

Durante ese año de 1973 se avanzó muchísimo en el reemplazo de rieles y de durmientes. Este fué el año de Satine. Satine llevó el tren 800 metros hasta el lugar que había yo señalado en la intersección con la Avenida Bertorelli, contra viento y marea. Pancartas aparecían por todos lados amenazándolo hasta de muerte y no eran precisamente las autoridades del Estado Miranda las que lo protegían. Afortunadamente, gracias a la intervención de Miraflores, ya había Guardias Nacionales allí y se pudo hacer el tramo sin otras dificultades, llegando hasta la Avenida Bertorelli.

Entre tanto, ya se había contratado el estudio del Parque Los Lagos con la Universidad Simón Bolívar, y al terminar el año de 1973 habíamos puesto en el presupuesto nacional la suma necesaria para empezar la construcción de este Parque en enero, calculándose que estaría listo para fines del 74 o principios del 75.

Tan pronto se terminase la planificación de este Parque, la Universidad Simón Bolívar habría de comenzar la planificación del Parque de Potrerito y un estudio general de uso de la tierra para ver si llevavámos un camino peatonal convertido en parque, hasta Tejerías.

También durante 1972 y 1973 estuve luchando para ver si se convertía la Carretera Panamericana en una vía Parque. Recibimos una carta del Director General de Vialidad, ingeniero Hugo Fonseca, autorizando a la Fundación a proceder a hacer un estudio sobre la materia; pero este era un asunto demasiado importante para que la sola Fundación pudiera hacerlo y además hasta ahora la Fundación no ha manejado dinero, ni ha recibido ni ha desembolsado. Ha sido pura y simplemente directiva y promotora.

La parte divertida del año 1973 fue que no dejó ~~de~~ el Instituto de Parques de ser contagiado con la fiebre de las inauguraciones preelectorales. Hubo un momento en que realmente pensaban nuestros amigos del Instituto en que podrían inaugurarse el Parque. Yo los disuadí, y así también en forma firme y cordial al Ministro de Obras Públicas, que accedió en el acto, que mal podía inaugurar el Presidente Caldera un tren que ya había inaugurado el Presidente Crespo y que en realidad lo que había que inaugurar era el Parque de Los Lagos y ese todavía no había empezado a construirse.

El año terminó al mismo tiempo con las elecciones y con la mayor cordialidad y colaboración entre el nuevo Instituto de Parques que entró a funcionar también en 1973, las autoridades del MOP y la naciente Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación.

72 Encuadre etc... | MES Mzo- AÑO 1972-73 | PAG 5ª

FECHA	H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
Mz 8						
16						
apr						
1973 17					Aprob. en 1ª desc. ley Inst Parques. fue Presup. 4,5 + 4 en 11. y desde 5 d. mcp.	
Aq 11					Progr. TV 4. - Mueya y P. Huber, Reyna, R. Sanz Madr.	
20					Aprob. en Senado ley de Parques y	
197 20					Dr. Reyna hablará con E. Bustam. ref Fundación.	
21		11			§ Dr. Bustamante dijo q' sí. // Tlfo a Vasquez Moya	
Set 13					Dr Bustamante me dijo vá a ll.a Reyna: "que lleve los papeles"	
Despues de muerte se llamó Dr. de Reyna de						
Vd. el Cont. aprob. a Cuchalmé y Contralm...						

Parques Encuadre | MES Nov 73 AÑO | PAG. 6

FECHA	H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
26 Nov: Habló c. el Cuchalmé 2 veces ayer p. - Ofreció						
aprobarlo - Reyna pidió reconsideración.						
26 Nov - Habló con Lidersa (Ofreció aprobar) y con Bo-						
tiz Buscarán - "Dame unos días".						

AÑO DE 1974

El haber ganado Acción Democrática las elecciones, con todo y lo absolutamente no político del proyecto, no dejó de ser una gran ventaja porque nos permitió acelerar algunos de los trabajos y consolidar lo que se venía haciendo.

Empezamos a gozar del presupuesto que habíamos puesto a finales de 1973 y con éste se comenzó, aunque un poco tarde, por razones de las tramitaciones de licitación, el Parque de Los Lagos.

Tanto éxito ha tenido el proyecto, que existe una gran espectativa en el público sobre la puesta en servicio del Ferrocarril Histórico de El Encanto que quizá debería adoptar de nuevo su viejo nombre de Gran Ferrocarril de Venezuela. A medida que el éxito del proyecto se acerca aparecen más y más posibles padres para él.

A MANERA DE EPILOGO

Siempre me ha preocupado al hablar del Parque de El Encanto el constante uso de la primera persona en el relato. Pero es que realmente fué idea y obra mía y no es posible soslayar ni la responsabilidad ni el placer de haber logrado esta obra.

Al dictar estas notas y al releer las contestaciones a preguntas que me habían hecho anteriormente, no puedo menos de darme cuenta de lo irrelevante que parecen todas estas cosas vistas al cabo de unos años. Pero como administrador público creo que es interesante el caso del Ferrocarril de El Encanto como objeto de estudio de como funciona la administración pública y de cómo es posible lograr a fuerza de voluntad y con la colaboración de los funcionarios que realmente tengan espíritu de servicio, cualquier obra por complicada que parezca.

La lección que creo puede tomarse de esto es que la perseverancia, el tesón y la buena intención triunfan ciertamente. Que no hay que quejarse de la administración porque ella tarda pero sirve. Y que cualquiera que sea el gobierno que haya sido electo, siempre encuentra uno los funcionarios capaces, honestos y de buena voluntad, para llevar a cabo, para ejecutar, lo que modestamente uno pueda concebir.

Caracas, 9 de diciembre de 1974.

Enrique Tejera París.

!!! GRANDISIMOS APLAUSOS DR. TEJERA!!!

39

7 de Enero de 1972

Labores concernientes a Parques:

Proyectos para los Parques Los Teques, Tejerías.

Viendo la semana pasada el mapa que está trazando el Instituto de Problemas Regionales y Urbanos de la Universidad Simón Bolívar, se me ha ocurrido que no sería difícil planificar de una vez todo lo referente a parques en esta línea y, así como las posibilidades de continuar el ferrocarril hasta las Tejerías, de nuevo.

La metodología que he sugerido durante unas diez reuniones que he tenido y otras tantas llamadas telefónicas desde el 28 de diciembre pasado, es la siguiente:

1. El Parque del Este, usando si es necesario parte de los fondos que le concedió el Congreso para el Parque de Los Lagos, contrata al Instituto de Estudios Regionales y Urbanos de la Universidad Simón Bolívar un proyecto del Parque de Los Lagos que encleve, no solo los terrenos del ferrocarril y la parte que se va a limpiar de ranchos, sino además, los terrenos de zona verde de la Urbanización Los Lagos de modo de dar un acceso peatonal y de vehículos xxx por debajo a este parque. Hablé con Omer Lares y con la arquitecta Lluveres, los puse en xxxx contacto con el ingeniero Agostini, y todos quedaron de acuerdo en formular el proyecto.

Por otra parte, una doble finalidad se podría llenar con un solo trabajo, si el mismo Instituto xxxxxxxxxxx Universitario hiciera el inventario de los bienes del ferrocarril, los asentara en sus planos, y empezara a hacerse, en otra escala el proyecto general de toda esta serie de parques que irían desde Caracas hasta los Valles de Aragua, probablemente.

Mi idea ahora es que se dé prioridad a terminar el Parque de Los Lagos, que es inmediatamente utilizable.

Para esto es indispensable comenzar a sacar los ranchos de allí, y con este objeto conversé con el Ministro de la Vivienda varias veces, y también con la arquitecta Machado, por teléfono, que ha sido destinada a resolver este problema. Con los quinientos mil bolívares que agregué al presupuesto con este fin se puede impulsar a otros Institutos Oficiales como particularmente al Banco Obrero, para llevar a

Una vez sacados los ranchos se llevaría la vía hasta la Avenida Bertorelli y se comenzaría el proyecto de estación en Avenida Bertorelli y de estación en los Lagos y El Encanto.

Entre tanto continuaría la siembra de árboles, la limpieza de El Encanto, la colección de palmas, etc.

Una vez terminado el proyecto del Parque de Los Lagos por parte del Instituto de Urbanismo, se le contrataría entonces el proyecto general de El Encanto y la ampliación de El Encanto por el otro lado de la vía, que jamás se ha utilizado.

Ese sería el siguiente parque a construír y por inaugurar.

Seguidamente y mientras se construye ese parque, se contrataría entonces el proyecto del Parque de Potrerito, que incluiría posiblemente un hotel o motel y tendría acceso u también por la n carretera arriba. El motel debía estar lo mas alto posible en la fila y solamente caminos peatonales llevarían hasta la vía y de allí hasta el parque recién desarrollado al lado que yo llamo Norte de la vía aunque no estoy muy seguro de la orientación en este momento.

Acto seguido se haría la construcción de ese parque y luego la programación de los ya a nivel de proyecto del parque de Las Mostazas.

Y así sucesivamente dentro del plangeneral que se construyan hasta la Victoria para crear una gran red de parques y algunos de ellos con acceso probablemente desde la Pan-Americana u otras vías.

Hoy hablaremos xxx Omer Lares, la doctora Lluveres y yo, después del almuerzo de los Decanos y jefes de departamento de la Universidad, con el Dr. Reyna, Presidente del Instituto Nacional de Ferrocarriles, con el fin de precisar si el Instituto desea que se le haga ese catastro o si nos puede suministrar xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx los datos necesarios para realizar este trabajo tan importante.

Parques:

Arquitectura de las Estaciones:

Durante el año pasado y particularmente conversaciones con el Arquitecto Arriaga de la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano estuve conversando acerca de lo que debería ser, a mi juicio la arquitectura de las dos estaciones principales del proyecto del ferrocarril. Para la estación Bertorelli sugiero un plan muy moderno, muy contemporáneo, muy funcional, de una estación ligada subterráneamente, o posiblemente con un paso a nivel con el estacionamiento que se producirá en el relleno que Agostini quedó en mandar a hacer, por intermedio de la zona diez del MOP, y que está al lado de la SILSA.

Esta estación debería tener un restaurant café de la estación o algo así que pudiera ser un restaurant de gran lujo y al cual tuvieran acceso, por un andén especial los vagones restaurant, de modo que por las ventanillas o por los pasillos se pudiera servir el almuerzo y que los parroquianos fueran hasta el Encanto y regresaran.

Por otra parte, un arreglo similar debería existir para una Fuente de Soda en vagones de tipo mas barato para excursionistas del Encanto. Estos vagones y también mediante un andén especial se servirían por las ventanas helados, sandwiches refrescos, etc., o cerveza, vino, bebidas, etc., según la hora y la experiencia que se vaya acumulando, la gente haría su consumo en el trayecto, y al llegar a El Encanto habría otro arreglo similar de andén para el viaje del regreso. Al llegar a cada estación entrarían unas personas que limpiarían estos vagones y los dejarían listos para el próximo viaje.

La Estación de El Encanto creo que debería dársele fuerte carácter de fin de siglo, posiblemente estilo de la época General Crespo o Miraflores. Debe tomarse en cuenta que en El Encanto y en todos esos parques en general llueve mucho, y por tanto miles de personas tendrán que encontrar refugio, en alguna parte, y estos refugios deben tener cosas de distracción. Creo que la estación debería tener un cine, un museo de cera, un pequeño museo de transporte o de fotografía, fuente de soda y grandes espacios cubiertos, con máquinas de esas de distraerse los niños.

Cada parque deberá tener un nombre diferente, un estilo diferente dentro de una cierta armonía total, y una densidad y un uso diferente. Por ejemplo, el Parque de Los Lagos, más cercano como está a la carretera y a los centros poblados, podría ser no solamente de pic-nic sino de mayor densidad y tener juegos para niños, carrousel, avioncitos, etc., un poco tipo Coney Island pero poco.

El Parque de El Encanto debe ser puramente contemplativo todo muy en su estilo 1890 y con mucho énfasis en el aspecto botánico y de fauna.

El Parque de Potrerito debe ser residencial, con motel conectado con la carreterita arriba y posiblemente un golfito u otras cosas que puedan atraer otro tipo de turismo.

El Parque de las Mostazas y uno anterior que hay entre las Mostazas y El Encanto pura y simplemente haciendas de café o lugares para pic-nic muy "natural".

La estación de Los Lagos debe ser un simple apeadero techado para proteger de las lluvias, o por lo menos con muchos kioscos que puedan utilizarse para guarecer la gente.

Problema de la Guardia:

La guardia de estos campos debe estar asegurada a dos niveles: Una pequeña unidad de la Guardia Nacional y otra posiblemente formada por veteranos de la Guardia etc., pero bajo el control directo del parque o del ferrocarril .

Guardias voluntarios pueden hacerse con los adolescentes y niños visitantes.

EL UNIVERSAL

CARACAS, DOMINGO 23 DE MAYO DE 1976. — AÑO LXVII — Nº 24.044.

2º CUERPO

Brújula

Atrayente Imagen de "El Encanto" Comò Centro Recreativo

Antes de tomar de regreso el tren, Rafael Canelón, alto funcionario del MRE ofreció un breve concierto de cuatro en la estación de El Encanto, donde fue aplaudido por el numeroso grupo de asistentes a la excursión programa para ese sitio. Le acompañan Omar Lares y el Dr. Mauricio Rivas entre otros asistentes al paseo.

CARACAS, mayo de 1976. —Una de las zonas recreativas de mayor significación que vuelve a tener Caracas es "El Encanto", un parque remodelado cuyo único acceso es la vía férrea, en un tramo de 13 kilómetros, rescatada gracias al empeño de una fundación presidida por el Dr. Enrique Tejera París, quien logró evitar el desmantelamiento de la vía, así como de los viaductos construidos allí por la empresa alemana que recibió en tiempos de Guzmán concesión para la línea férrea Caracas Valencia, en una extensión de 188 kilómetros y lo inauguró en febrero de 1894.

La Dirección del Ferrocarril confió a las manos expertas de un notable botánico y conservacionista, Gustavo Knopp, la tarea de desarrollar en rincón umbroso de la montaña, cerca de una caída de agua, un parque que sirviera de solaz a los habitantes de Caracas y de las ciudades intermedias entre esta capital y la del Estado Carabobo. El paseo adquirió especial celebridad en pleno auge de la era ferroviaria de Venezuela. Recordamos al Dr. Alejandro Necker, entonces director del antiguo colegio Alemán, quien organizaba los domingos paseos con sus alumnos hasta el pintoresco sitio, desde donde se dominaba un paisaje majestuoso, y desde el cual podía divisarse en parte los valles de Aragua que comienzan en Guayas o Tejerías. Al fondo se aprecia la fila de los Terepeynas, por donde entrara el capitan Diego de Losada a Caracas en 1567.

A mediados de abril tuvimos la ocasión de atender invitación que nos fuera hecha por los ingenieros Antonio J. Agostini y Alberto Satine a fin de apreciar el estado en que se hallaba la restauración de la antigua estación así como la casa de huéspedes, convertida hoy en un centro de estudio de ecología. Nos ha parecido un trabajo hecho con paciencia e interés, de suerte que el aspecto que ofrece hoy la Casona con sus diferentes departamentos, inclusive una sala de conferencias y de proyección de cine, salones de estar, biblioteca, terrazas para servir café o chocolate, etc., es idéntico al que debió tener a fines del siglo XIX.

Testimonio elocuente de los efectos de la erosión ha sido la desaparición del agua de un manantial que nacía en lo alto de la montaña y cuyo caudal alimentaba los lagos naturales que se hallaban entre los kioskos o refugios en la parte central del paseo. Revela a las claras este fenómeno lo certero del juicio de nuestros conservacionistas quienes han alertado sobre el peligro de que en Venezuela pueda desaparecer primero el agua que elpetróleo. Los hechos están confirmando la teoría tantas veces señalada por el profesor Francisco Tamayo.

El andén o estación de El Encanto ofrece hoy encantadora imagen, no sólo por su elegante estilo, sino por su amplitud y frescura. Fue allí donde en ocasión del improvisado paseo y ante un grupo de cerca de doscientas personas, nuestro amigo don Rafael Canelón Ríos, notable virtuoso del cuatro, interpretó de su extenso repertorio algunas románticas canciones de la época del ferrocarril, valses y joropos. Presente estaba el compañero de redacción Omar Lares, de la crónica deportiva, quien no había tenido ocasión de conocer esta afición consagratoria de Canelón. Fue una experiencia muy grata bajo los árboles, a cual podrá ser disfrutada por los caraqueños. Esta obra o velada ha sido realizada por el INAP y el trayecto, como los puentes están debidamente supervisados como norma de seguridad, por el Ing. Alberto Satine quien ha puesto lo mejor de su empeño en el desarrollo de tan pintoresco cu grato lugar.

Guillermo José Schael

M1160º 00562

ECA CN VECA 044

RACAS 44/43 19 1630

02723

MAR 73 E 1807

REPUBLICA DE VENEZUELA
Ministerio de Comunicaciones
Dirección de Telecomunicaciones
19
Estación Central de
Telecomunicaciones Públicas
Caracas

Q Cortez

R ENRIQUE TEJERA PARIS

F BANCO HIPOTECARIO PISO 7

QUINA TRAPOSOS AVDA UNIVERSIDAD

RACAS(101)

CIBI FOTO INTERESANTE TRAVESIA FERROCARRIL EL ENCANTO

AGRADECERLE SU GENTILEZA REITEROLE NUESTROS VOTOS POR PRONTO

RVICIO PUBLICO ENCOMIABLE OBRA QUE DIRIJE AMIGO

ARISTIDES BEAUJON

L 7

TELECOMUNICACIONES DE VENEZUELA
COMUNICACION CON TODO EL MUNDO

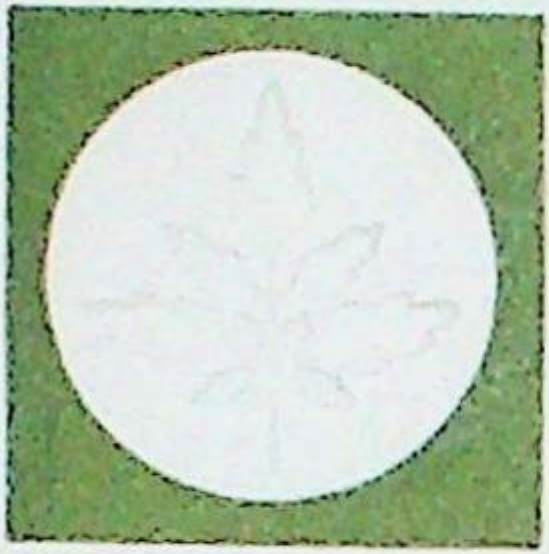
TELECOMUNICACIONES DE VENEZUELA
COMUNICACION CON TODO EL MUNDO

Atentamente

INGENIERO

ANTONIO J. AGOSTINI H.

PRESIDENTE DEL
INSTITUTO
NACIONAL
DE PARQUES



a Ejtap

INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

Nº 18477

PARA	DE
Sr. Eduardo Flachi	Presidente

ASUNTO	FECHA	
Instrucciones	13-2-76	Memorando Corto

MENSAJE

Me dirijo a usted con el objeto de ratificarle las instrucciones de esta Presidencia, en el sentido de la prohibición de viajes para El Encanto, durante los días sabados, domingos y feriados.

Asimismo, le recuerdo que cualquier viaje que se vaya a realizar para El Encanto, durante los días de la semana laborables, deben ser debidamente autorizados por escrito por la Presidencia del Instituto, por el Dr. Alberto J. Satine o por el Dr. Enrique Tejera.

Atentamente,

REPUBLICA DE VENEZUELA
PRESIDENCIA
INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

FIRMA

Antonio J. Agostini H.

RESPUESTA

c. Dr. Satine
Dr. Tejera París

FECHA | | | | FIRMA

Imp. Adriana - Telf.: 21.15.35

INAP - SEG - 0005

12 de diciembre de 1975

Ingeniero
Roberto Agostini
Presidente
Instituto Autónomo Ferrocarriles del Estado
Su Despacho

Distinguidosamigo:

El portador de la presente, señor Raul Herrera, es miembro de la firma de Auditores Peat Marwick Mitchell & Co., y gratuitamente contribuye a los trabajos de esta Fundación con la preparación del plan de cuentas que regirá las opera - ciones del tren y parques del complejo recreativo Los Teques-El Encanto-Tejerías.

Como secvedará usted, la Fundación recibió el usufruc to del tren y terrenos de manos del Instituto a su digno cargo, en virtud de contrato aprobado por la Contraloría General de la República. En tal virtud y próximo como está el comienzo de las operaciones, consideramos de primordial importancia que la contabilidad se adapte al control que recabaremos del Instituto Autónomo Ferrocariles del Estado.

Mucho agradecería a usted la ayuda que pueda prestar al señor Herrera en este sentido.

Muy atentamente,

Enrique Tejera Paris
Presidente

Ecotep

12 de diciembre de 1975

Ciudadano
Contralor General de la República
Su Despacho

Distinguido señor Contralor:

El portador de la presente, señor Raul Herrera, es miembro de la firma de auditores Peat Marwick Mitchell & Co. y gratuitamente contribuye a los trabajos de esta Fundación con la preparación del plan de cuentas que regirá las operaciones del tren y parques del complejo recreativo Los Teques-Encanto-Tejerías.

Como recordará usted, la Fundación recibió el usufructo del tren y terrenos de manos del Instituto Autónomo Ferrocarriles del Estado, en virtud de contrato aprobado por la Contraloría a su digno cargo. En tal virtud y próximo como está el comienzodde las operaciones, consideramos de primordial importancia que la contabilidad se adapte al control que recabaremos de la Contraloría General.

Mucho agradecería a usted la ayuda que puedapprestar al señor Herrera en este sentido.

Muy atentamente,

Enrique Tejera Paris
Presidente

INSTITUTO
NACIONAL
DE PARQUES

VENEZUELA

Caracas, 8 de diciembre de 1975

Ciudadano
Dr. Enrique Tejera París
Presidente de la Fundación de Ecología,
Tecnología y Planificación (ECOTEP)
Su Despacho.

1652

Tengo el agrado de dirigirme a usted en la oportunidad de enviarle anexa copia del oficio N° 1650 de fecha 8 de los corrientes, mediante el cual esta entidad requirió formalmente al Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado, el reconocimiento de la inversión en trabajos y obras hecha por el Instituto Nacional de Parques para la construcción del "Complejo Recreacional El Encanto" en terrenos de aquel Instituto, y de los cuales la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación (ECOTEP) es usufructuaria.

En este sentido, es propicia la oportunidad para solicitarle tenga a bien coadyuvar al logro de un exitoso resultado en la gestión antes señalada.

Atentamente,

ANTONIO J. AGOSTINI H.
Presidente

REPUBLICA DE VENEZUELA
PRESIDENCIA
INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

Se anexa lo citado.
AJAH/GMC/acr.

INSTITUTO
NACIONAL
DE PARQUES

VENEZUELA

Caracas, 8 de diciembre de 1975

Ciudadano
Ingº Roberto Agostini
Presidente
Instituto Autónomo Administración
de Ferrocarriles del Estado
Su Despacho.

1650

Me es grato dirigirme a usted, en la oportunidad de exponerle lo siguiente:

Como es de su conocimiento la entidad que Ud. presidió dió en usufructo a la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación (ECOTEP) según contrato autenticado el 11 de marzo de 1974, ante el Notario Público Segundo de Caracas y anotado bajo el Nº 1, Tomo 7º de los libros respectivos diversos inmuebles ubicados en el sector denominado "El Encanto", en el Distrito Guaicaipuro del Estado Miranda.

Ahora bien: en dichos terrenos, conocidos antiguamente como Parque El Encanto, el extinguido Servicio Autónomo Administración del Parque del Este, y a renglón seguido este Instituto Nacional de Parques, a quien corresponden los bienes que constituyeron el patrimonio del citado Servicio Autónomo, han desarrollado el moderno "Complejo Recreacional El Encanto", mediante una cuantiosa inversión que al 31 de octubre pasado alcanzaba a CUATRO MILLONES CIENTO SEIS MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y CUATRO BOLIVARES CON OCHENTA Y CINCO CENTIMOS (Bs. 4.106.474,85), suma que ascenderá a SEIS MILLONES ----

...../.....

DOCE MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE BOLIVARES CON OCHENTA Y CUATRO CENTIMOS (6.012.359,84), por lo que respecta solamente a los compromisos ya contraidos, sin perjuicio de futuras inversiones aún no formalizadas. Toda esta inversión ha sido destinada a refacción de infraestructuras existentes y construcción de otras nuevas.

El destino de tan valiosa inversión cabe, evidentemente dentro de los fines propios de este Instituto, como es la construcción, ampliación y conservación de parques recreacionales a campo abierto o de uso intensivo.

En razón de que las obras señaladas están próximas a ser definitivamente concluídas y el Complejo Recreacional será, en consecuencia, inaugurado en breve plazo, solicitamos que el Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado reconozca formalmente la inversión de fondos realizada en trabajos y obras hecha según lo indicado, con miras a la total regularización de nuestros registros contables sobre el asunto, a objeto de facilitar el cumplimiento de las actividades de revisión periódica que atañen a la Contraloría General de la República, según su nueva Ley.

Atentamente,

REPUBLICA DE VENEZUELA * PRESIDENCIA * INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

ANTONIO J. AGOSTINI H.
Presidente

AJAH/ZDI/bh. -

INSTITUTO
NACIONAL
DE PARQUES

VENEZUELA

Caracas, 3 de diciembre de 1975

Señor
Dr. Enrique Tejera París
Ciudad.

Tengo el agrado de dirigirme a usted con el objeto de convocarlo a una reunión del Consejo Consultivo del Instituto, que se llevará a efecto el día miercoles 10 de diciembre del presente año, en la sede del Organismo, a las 5,00 de la tarde.

Asunto a tratar: Información sobre las actividades realizadas por el Instituto Nacional de Parques durante el año 1975.

Le agradezco altamente su asistencia..

Atentamente,

REPÚBLICA DE VENEZUELA * INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES * PRESIDENCIA

ANTONIO J. AGOSTINI H.
Presidente

AJAH/acr.-

Brujula

El Catire Agostini

o la Continuidad Administrativa

En un ciclo de más de quince años, durante tres gobiernos constitucionales —Leoni, Caldera y Carlos Andrés Pérez— el Ing. Antonio Agostini, pudo desarrollar sin interrupción un programa de apertura de áreas recreativas a campo abierto realizar la ingente educa cación de preservar y a la vez, educar al usuario y proyectar ejecuciones para el futuro. Mañana es el último dia que está en la Presidencia del INAP. Se retira dejando una labor cumplida como funcionario de recia trayectoria, leal a los principios conservacionistas. Lo reemplaza el Ing. Marcelo González Molina. Por estos días entrará en servicio el Ferrocarril Los Teques El Encanto, tramo histórico salvado gracias al entusiasmo de Enrique Tejera París y de otros conservacionista Ahora Agostini, se propone restaurar el "Valencia II varado en la laguna de este nombre cerca de Yuma. Continuará como asesor y a la vez desempeñando la Presidencia del Museo del Transporte.

CARACAS, junio de 1976.— Don Marco Figueroa se hacía eco ayer en su sección "Al Margen" de la separación del Ing. Antonio Agostini, por propia voluntad de la presidencia del INAP, desea reintegrarse a las actividades privadas. Después de 16 años de continuada labor. Sería de justicia recordar que desde la víspera de la celebración del cuatricentenario de Caracas, acariciábamos la idea de constituir como existe en otras ciudades del mundo, un Museo del Transporte. Fue el ingeniero Antonio Agostini, plenamente identificado con este propósito, quien desde su puesto en el Parque del Este, tomó como suya la iniciativa, se incorporó a la Asociación de Amigos de Automóviles Antiguos que presidía entonces Carlos Henrique Tovar y desde su posición de ingeniero, vinculado al MOP, hizo posible elegir una sede provisional donde actualmente se halla, la cual fue mejorando con su equipo. Hoy el ingeniero Agostini, desempeña por elección la presidencia del Museo y cuenta con el respaldo pleno de su junta directiva, donde está representado también el sector privado.

Por cierto, que por aquellos mismos días el ingeniero Agostini, celebró su matrimonio con Maritza Castro, boda que fue bendecida por un sacerdote benedictino, en el pico oriental de la Silla de Caracas, en una ceremonia a la cual asistió un grupo de sus íntimos amigos. Desde luego que un matrimonio efectuado bajo tan naturales auspicios, no podía dar sino óptimos frutos y hoy los esposos Agostini-Castro, tienen cuatro hijos, el mayor de los cuales, va a cumplir siete años. El trabajo exigente que reclama el INAP y el cual supone viajar casi continuamente a Suata, a Coro, a El Encanto, a San Cristóbal o a Barquisimeto, y otras veces a Cumaná, a Ciudad Bolívar o a cualquier otro sitio donde bajo los auspicios del Estado se están desarrollando áreas de recreación popular y aprovechando las condiciones ambientales, lo obliga a permanecer mucho tiempo fuera en un esfuerzo continuo a veces con tiempo muy limitado para dedicarle más atención al hogar y a los hijos. Entendemos que esta ha sido una de las razones por las cuales ha solicitado "una tregua", en el entendido de que ya puestos a caminar los programas, con la colaboración del equipo que integra el INAP, y en especial del ingeniero Alberto Satine, quien lo ha acompañado durante los últimos 8 años, no será muy difícil al designado, el Ing. Marcelo González Molina, nuevo presidente del instituto, desde el 1° de julio por su probada disciplina, carácter organizador y vocación conservacionista como Agostini, Tamayo, De Bellard, Cabrera Malo o José Rafael García, no sólo continuar sino hasta ensanchar la labor realizada hasta ahora por el instituto. Es satisfactorio y reconfortante, por último citar este caso de continuidad administrativa, pues como bien lo ha expresado el Ing. Agostini, los ministros Leopoldo Sucre Figarella, José Curiel Rodríguez y Arnoldo José Gabaldón le dieron en los últimos tres períodos, el más amplio apoyo para cumplir su misión, lo cual ha hecho posible las realizaciones del INAP, en favor de la preservación del ambiente y de la política de recreación popular.

Guillermo José Schael

De un Paseo a "El Encanto" Disfrutaron los Abogados

Los Teques, 24
(Exclusivo,

De un placentero viaje de diversión y turismo disfrutaron los abogados del estado Miranda hacia la zona de "El Encanto" con motivo de la celebración de su día y de una serie de actos con este motivo, acompañados por el doctor Manuel Mantilla, gobernador de Miranda.

En una de las locomotoras destinadas al servicio del turismo hacia ese hermoso paraje, que otrora fuera sitio obligado para esparcimiento y la tranquilidad en esta capital, más de cincuenta personas, entre abogados, jueces, funcionarios del Ejecutivo, Legislatura y Concejo, viajaron a este sitio, que es historia para el turismo nacional.

Las modernas y nuevas instalaciones refactadas en estos últimos años están sirviendo para el disfrute temporal de personas que cada fin de semana descansan y se divierten en esta parte de la montaña tequeña y del agradable clima que se disfruta en esa parte alta, en donde sólo en tren, a pie o en bestias se puede llegar.

De toda la tarde gozaron los viajeros de esta fecha y disfrutaron de una ternura llanera en los sitios especialmente creados para esta clase de esparcimiento.

Estas instalaciones donadas hace más de un año por el Instituto de Ferrocarriles Nacionales al Instituto de Parques y Jardines, serán puestas al libre servicio, con la incorporación de otra locomotora y un servicio especial en "El Encanto" para la atención de los visitantes.

24 de noviembre de 1975

Ingeniero
Antonio Agostini
Presidente
Instituto Nacional de Parques
Ciudad

Distinguido amigo:

El señor Russell Page, con quien el Instituto tiene un arreglo para hacerlo venir a Caracas en calidad de Asesor, me ha estado escribiendo acerca de las distintas visitas que está realizando para preparar la creación de un gran jardín botánico experimental y además ornamental, en Maracay. Me parece de gran interés hacerle llegar copia de uno de estos memorandum.

Por otra parte tengo entendido que él le hizo llegar al Instituto una serie de memorandums sobre su viaje a Venezuela. Entre esos memorándums había algunos referentes al desarrollo de Ciudad Guayana y quisiera preguntarle a usted si estos se hicieron llegar a la Corporación Venezolana de Guayana ? De no ser así, deberíamos hacer lo posible por enviárselos al doctor Gamboa, pues creo que son del mayor interés.

Reciba un cordial saludo,

Enrique Tejera París

@ Ecotep. - INAP

Comp. fe.

10 Nov. 75

JUNTA DIRECTIVA DEL

INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

AGENDA PARA TRATAR CON EL DR. ENRIQUE TEJERA P.

1°.- Análisis de la actual situación INAP-ECOTEP, con relación a los Parques El Encanto y Potrerito.

2°.- Deslinde de atribuciones entre ambas Entidades.

3°.- Operación del Ferrocarril Los Teques-El Encanto.

4°.- Viabilidad sobre traspaso al INAP del Parque El Encanto y estudio de la situación del Parque Potrerito con el mismo objeto.

5°.- Determinar los bienes y servicios atribuídos a cada Entidad.

;

AF/acr.-

Quedamos:
1) Todo el mantto. será adm. por Ecotep, mediante contratos con Empr. de Mantenimiento
2) Se renovará la prop. del INAP sobre los q' construyó. - INAP mandará ofic. y lista de entrega - Ecotep lo gestionará con el Inst. Fdc.
3) Se gestionará con posterioridad el traasp. de prop. de los terr. al INAP
4) Ok Flash! y pte. gestionar el Sr de PR

4 de agosto de 1975

Ciudadano
Presidente y Demás Miembros de la Comisión de Política
Agrícola del Senado
Palacio Federal
Caracas

Distinguido señor Presidente:

Tengo el honor de dirigirme a usted con el objeto de invitar a la digna Comisión de la cual forma usted parte y que preside tan dignamente, a visitar las obras que se están realizando en el sistema de parques que va desde Los Lagos (Los Teques) y El Encanto. Como es de su conocimiento, estas obras se están realizando mediante los fondos que, por iniciativa del Senado, vienen apareciendo desde hace tres años en el presupuesto nacional, bajo la responsabilidad del recién creado Instituto Nacional de Parques.

Estos trabajos comenzaron cuando me tocó contribuir, con la ayuda del doctor Juan Pablo Pérez Alfonso y del Ingeniero Antonio Agostini, a salvar de la destrucción un trozo del antiguo ferrocarril que iba de Caracas a Valencia. Gracias a la activa colaboración del Instituto Nacional de Parques y de su predecesor, el Instituto del Parque del Este, fué posible remozar el viejo parque de El Encanto, reformar y poner en perfecto estado de funcionamiento la vía férrea y ahora construir las estaciones necesarias para poner en un futuro próximo al servicio del público tan importante obra. Nada de esto hubiera podido realizarse de no haber sido por el activo interés que ha prestado también el dueño del ferrocarril y de los terrenos en donde se construyen los parques, que es el Instituto Autónomo Ferrocarriles del Estado. Con el objeto de facilitar las labores de promoción y aliento que realiza la Fundación que presido, el Instituto de Ferrocarriles cedió en usufructo estos bienes, que se encontraban inactivosçc

Es por tanto de interés que la Comisión de Política Agraria visite estas obras que representan el producto de una colaboración eficaz y desinteresada entre una Fundación privada y dos eficaces institutos del Estado.

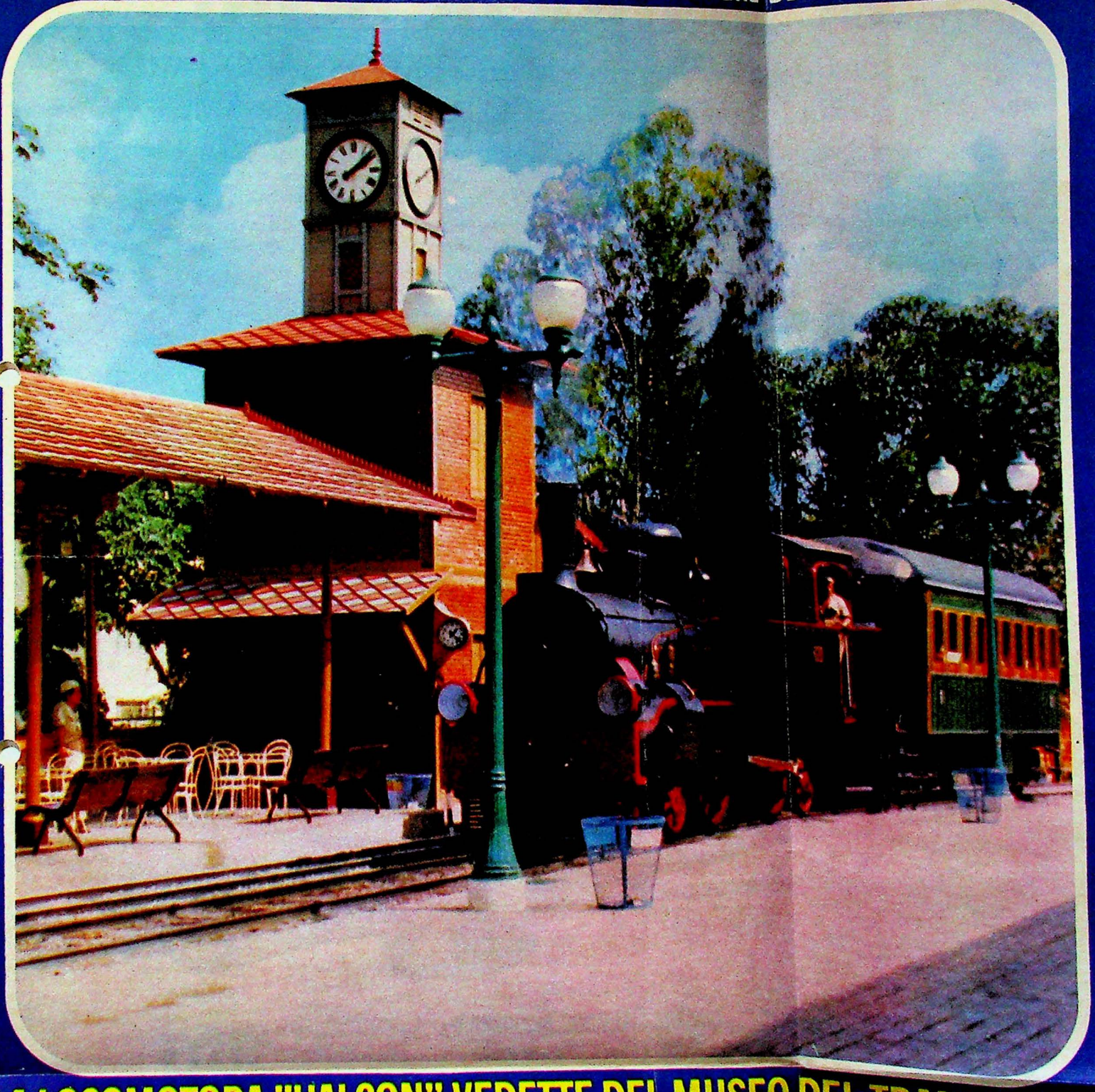
Con el objeto de preparar esta visita de inspección mucho le agradacería darme aviso de la fecha en que pudiera hacerse la visita, con una semana de anticipación.

Muy atentamente,

Enrique Tejera París
Presidente

ESTAMPAS

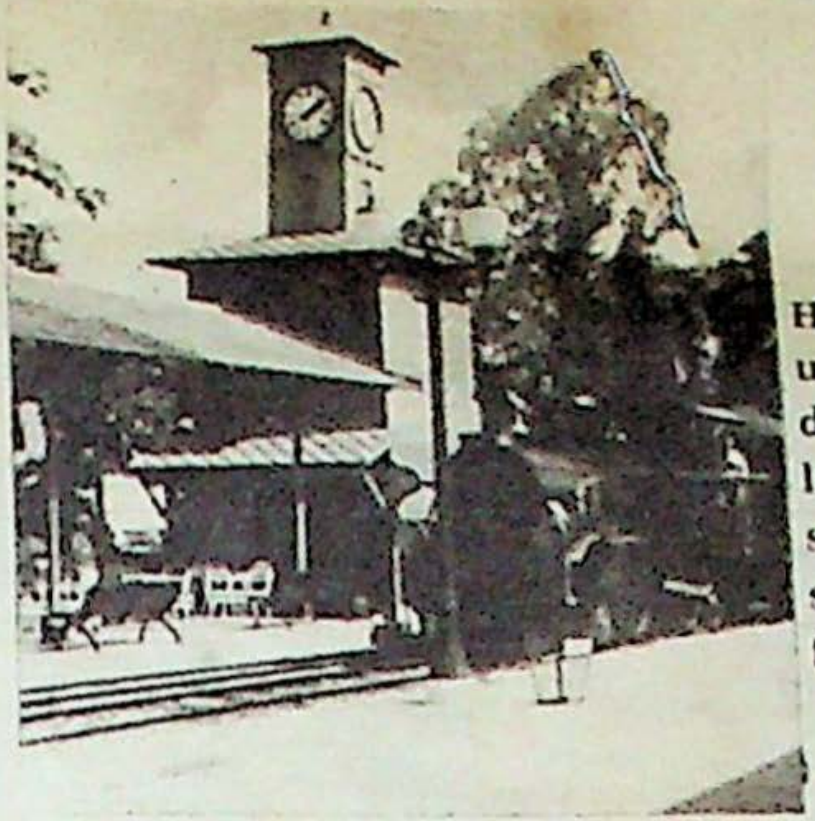
REVISTA DE "EL UNIVERSAL" · 14 DE SEPTIEMBRE DE 1975 · Nº 1145



LA LOCOMOTORA "HALCON" VEDETTE DEL MUSEO DEL TRANSPORTE

ORIGENES Y EVOLUCION DEL TANGO

AMERICA EXPORTO AL CABALLO



NUESTRA PORTADA

Hoy ofrecemos a nuestros lectores, una bella foto lograda en el Museo del Transporte, en la cual aparece la locomotora "Halcón" la cual ha sido restaurada recientemente y será puesta en servicio para el disfrute de los caraqueños.

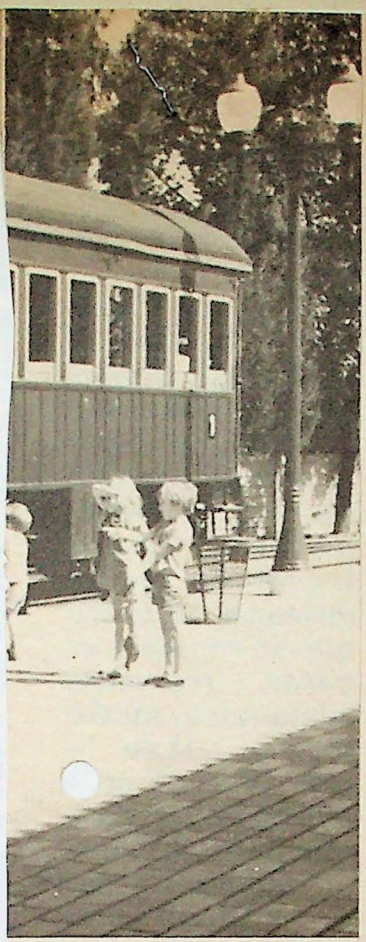
Hoy es un buen día para visitar la institución.

LA LOCOMOTORA "HALCON" NUEVA VEDETTE DEL MUSEO DEL TRANSPORTE

★ Pasa sus últimos días en el Museo. Pronto irá de nuevo a llevar pasajeros entre Los Teques y el bello paseo de El Encanto.

Un día domingo como hoy es propicio para visitar el Parque del Este donde está la Réplica de la carabela Santa María con su diorama explicativo de las muchas vicisitudes por las cuales pasó Cristóbal Colón antes de iniciar su aventura del descubrimiento en agosto de 1492 zarpando del puerto de Palos de Moguer. Por las sombreadas avenidas del Parque llegase hasta el terrario y más allá al Planetario Humboldt. Siguiendo siempre hacia el Este, hallara el vistante una pasarela por donde atravesará la avenida que alimenta la Francisco de Miranda con la Autopista del Este. Al descender se hallará con un jardín y una fuente: es la entrada de transeuntes del Museo del Transporte, una institución constituida en octubre de 1970 gracias a la voluntad de un grupo de compatriotas entre los cuales estan los señores Eugenio Mendoza, Ingenieros Antonio Agostini y Alberto Satine Carlos Henrique Tovar, Guillermo José Schael, Carlos Kauffman. De su primera junta directiva hay que registrar dos bajas: Mauro Páez Pumar y Santiago Hernández Ron.

El Museo ocupa dos hectáreas y media, justamente en el sitio donde otrora existió la pequeña estación de Agua de Maíz, donde los viajeros que iban en el Ferrocarril Central rumbo a Petare, tomaban el enlace para subir hasta el balneario

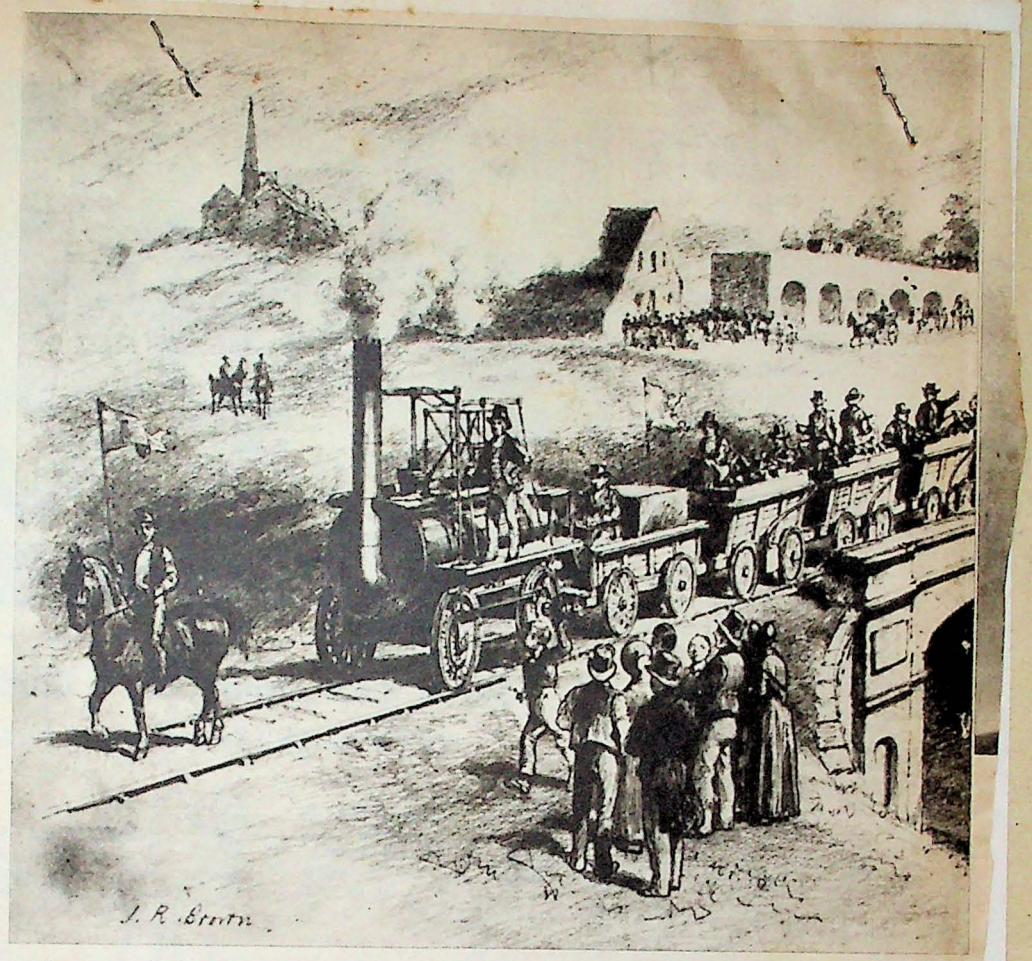


de Los Chorros. Los directivos del Museo no sólo recostruyeron la pequeña estación sino que en su empeño conservacionista, llegaron a restaurar una de las primeras locomotoras traídas al país por el Gran Ferrocarril de Venezuela en 1894 y la cual pasa sus últimos días de exhibición en el Museo antes de ser llevaba a El Encanto donde comenzará a prestar servicios como antes lo hiciera entre Los Teques y el hermoso paseo. Uno de los autores de esta iniciativa —o sea la de preservar un tramo histórico del antiguo ferrocarril, tal como existe en los principales parques nacionales del mundo, ha sido el Dr. Henrique Tejera Paris. En la inspección de la línea ha trabajado en forma incesante el Ing. Alberto Satine, quien ha recibido asesoramiento de técnicos ferroviarios invitados al país para los efectos de revisar la base de los viaductos. El paisaje es realmente impresionante.

Pero la sede del Museo tiene motivos de gran interés que mostrará a chicos y adultos. Esta por ejemplo el salón de coches donde se exhibe desde una silla de mano hasta una diligencia de las que se usaron en el lejano oeste y que solemos ver en las películas. La mayor parte de estos carruajes fue donada por don Eugenio Mendoza. Hay además de la sala de Maquetas en las cuales se reproducen calles de Caracas, antiguas estaciones, el salón del Automóvil, con modelos muy bien preservados desde 1901 hasta 1934, y de esta fecha hasta 1950 los más modernos. El 12 de octubre con motivo de celebrar los cinco años del Museo se recibirán nuevas donaciones. Allí se reprodujo exactamente el pequeño cuartel de bomberos que existió el año 1937 en la Plaza España y estan los primeros vehículos y extinguidores.

Entre los vocales principales estan además de los nombrados Ivan Pulido Herrera, Manuel Rafael Rivero, director del Museo Anauco o de Arte Colonial, el capitán Alfredo Velez, José Antonio Giacopini Zárraga, Carlos Eduardo Misle, Asdrubal y cuenta con numerosos colaboradores como el Sr. Becerra, encargado de la Administración, Sr. Leonardo Hecker, Sr. Enzo Delgado, Sr. Carlos Valladares, Ulises Merchan y el Dr. Reinhard Hellmund. Este último restauró en su casa un "Ford A" 1930 pieza que más tarde donó al Museo y el cual se considera como una de las joyas automovilísticas de la institución.

El Museo del Transporte es por estos días el encanto de los niños. La locomotora "Halcón" con su silbato y campana y su penacho de humo es un atractivo irresistible. Desde las primeras horas de la mañana centenares de niños empiezan a llegar con sus padres para ver el tren. Según el Ing. Antonio Agostini durante la última semana se duplicó el número de visitantes.



Inauguración del ferrocarril de Stockton a Darlington en 1825, en que se ve la máquina "Locomotion" de George Stephenson.

150 AÑOS DE HISTORIA FERROCAR

El 27 de septiembre de 1825 fue inaugurado el primer servicio ferroviario del mundo con máquina de vapor. La **Locomotion,** de George Stehenson, tiró de vagones de pasajeros y mercancías entre Stockton y Darlington, en la región nordeste de Inglaterra.

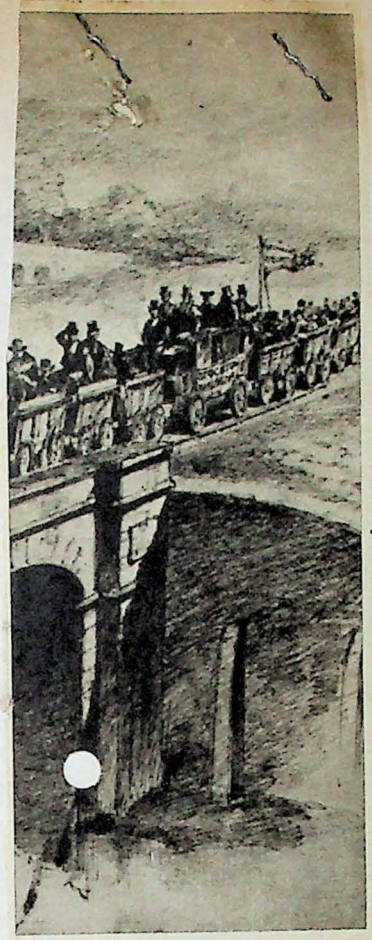
La máquina **Locomotion** se halla hoy expuesta en un andén especial de la estación de Darlington (Ferrocarriles Británicos), donde pueden verla los pasajeros de los expresos directos de ciudad a ciudad que, encabezados por locomotores de 3.000 CV, alcanzan una velocidad a 160 km/hora. Las máquinas de vapor desaparecieron de las principales vías férreas en 1968, pero aún quedan unas cuantas de propiedad privada, conservadas con cariñoso cuidado por varios entusiastas, que de vez en cuando crean un ambiente nostálgico al arrastrar briosamente trenes especiales de excursiones por sus antiguos trayectos.

Retorno del vapor

Este año, en que se celebra el 150 aniversario del primer viaje de la **Locomotion,** retornará una vez más, aunque sólo sea por unos breves momentos, la fuerza del vapor. El 31 de agosto, una cabalgata de locomotoras de vapor, precedidas por una copia a escala natural de la **Locomotion,** recorrerá unos cuantos kilómetros desde Shildon en dirección a Darlington. Actualmente hay más de 20 máquinas de vapor que pertenecen a particulares y han sido aceptadas para circular por las vías de los Ferrocarriles Británicos, y muchas de ellas tomarán parte en la ceremonia que reproducirá el desfile ferroviario celebrado en 1925 con motivo del centenario.

Volverán a verse los colores distintivos de las cuatro líneas principales que se combinaron en 1948 para formar British Railways —BR (Ferrocarriles británicos), junta-

Continúa en la Pág. 24



Por IAN
YEARSLEY

RILERA

El tren Elizabethan en el viaje inaugural del servicio de King's Cross (Londres) a Edimburgo. Hizo el recorrido de 630 Kms. en tan sólo seis horas y 40 minutos, estableciendo así un récord de velocidad en un viaje diario sin parada.

Jóvenes y otros entusiastas que no conocieron la época del vapor, mantienen una docena de líneas férreas "sentimentales" en el Reino Unido. Esta es la línea Bluebell, *que presta servicio desde la estación de Sheffield Park a la de Horsted Keynes, en el sur de Inglaterra.*

Viene de la Pág. 21

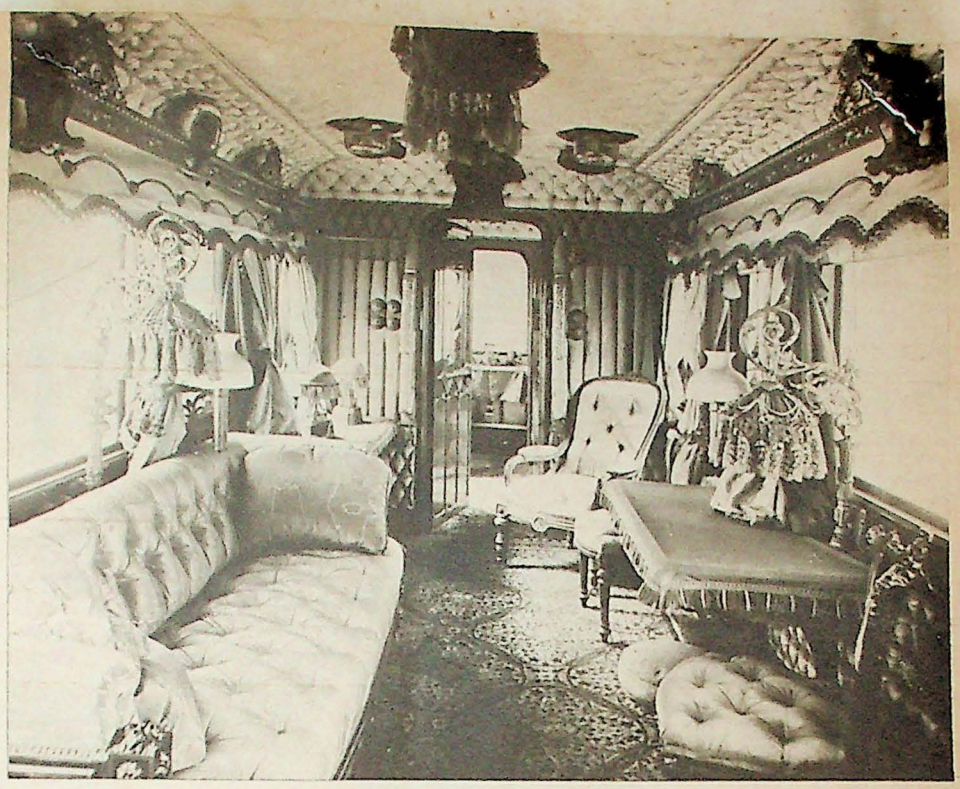
mente con los de algunas de las 123 compañías agrupadas en 1923 en las cuatro grandes empresas: London, Midland and Scottish (LMS); London and North Eastern Railway (LNER); Great Western Railway (GWR) y Southern Railway (SR).

El homenaje es bien merecido. Son pocas las industrias que han pasado por tan grandes cambios como la ferroviaria, logrando emerger con la suficiente capacidad para prestar un importante servicio público. Pocas son también las que cuentan con un historial tan rico e interesante.

Desde sus modestos principios en Stockton y Darlington, la red ferroviaria se extendió rápidamente. En 1830, tras verter varios cientos de toneladas de maleza y tierra en un pantano de Chat Moss para el tendido de las vías, las ciudades de Liverpool y Mánchester quedaron enlazadas.

En 1838 empezaron a funcionar los trenes entre Londres y Birmingham; cuatro años después fueron unidas por ferrocarril Edimburgo y Glasgow. La reina Victoria hizo su primer viaje en tren en 1842, de Slough a Paddington (Londres), dando así real asentimiento al nuevo medio de transporte, si bien no fue nunca amante de las grandes velocidades y siempre miró con recelo los nuevos inventos, como el alumbrado de gas.

Viene de la Pág. 26 ➔



El vagón de la reina Victoria, a quien, según dijo ella misma, "no le hacía mucha gracia el ferrocarril". Hizo su primer viaje por tren en 1842, de Slough a la estación de Paddington (Londres), pero nunca fue entusiasta de la velocidad y siempre desconfió de los nuevos inventos industriales.

Viene de la Pág. 24

LA "MANIA DEL FERROCARRIL

Los inversionistas vieron la oportunidad de enriquecerse rápidamente. En aquel período de "manía del ferrocarril" creáronse centenares de compañías, amasáronse y perdiéronse grandes capitales y se montaron servicios rivales en busca de líneas lucrativas.

La historia ferroviaria de Gran Bretaña se desenvuelve en gran parte en torno a las líneas de Londres al norte. De entre toda la red creada a mediados del siglo XIX por diversas compañías, rivales con frecuencia, se destacaban dos rutas principales de Londres a Escocia.

La línea que partía de la estación de Euston, Londres, con destino a Glasgow y Aberdeen, pasando por Crewe y Carlisle, conocida como ruta de la costa occidental, competía con la ruta de la costa oriental que iba de la estación londinense de King's Cross a Edimburgo y Aberdeen, pasando por Darlington y Newcastle.

La comodidad iba en aumento con la introducción de coches-restaurante y otras mejoras, pero la velocidad continuaba siendo el objetivo perseguido por muchos directores de empresas ferroviarias. En el verano de 1888, las compañías que prestaban servicio en las líneas de las costas oriental y occidental organizaron una "carrera al norte", con cambios rápidos de locomotora para acortar el tiempo invertido por los

Continúa

Vagón construido en 1842 para la reina Adelaida, esposa del rey Guillermo IV, en que puede verse el esplendor típico de aquel entonces. La construcción estuvo a cargo de la firma London and Birmingham Railway y el coche iba pintado de un intenso color granate.

La famosa locomotora Flying Scotsman *en un viaje nostálgico de la estación de King's Cross, Londres, a Edimburgo, realizado con motivo del 40 aniversario del primer servicio. Esta máquina fue "jubilada" en 1963 después de haber recorrido más de 3 millones de kilómetros.*

Viene de la Pág. 26

rivales. En 1895 se reanudó la carrera a Aberdeen.

Entretanto, al sur de Aberdeen, en una solitaria caseta de señales, iluminada por una lámpara de petróleo, un empleado ferroviario esperaba todas las noches la llamada del timbre que le indicase cuál era el tren que llegaba antes al empalme, ya que éste sería el vencedor en la carrera. Finalmente, el 22 de agosto de 1896, el tren de la costa occidental hizo los 870 Kms. del recorrido en 8 horas y 32 minutos, estableciendo así un récord mundial de velocidad. En la línea de la costa oriental se recorrieron los 842 Kms. del trayecto en 8 horas y 38 minutos. Como resultado de esta competencia, en años posteriores se mejoraron considerablemente los tiempos de recorrido en ambas líneas.

ADELANTOS ESPECTACULARES

Incluso en la época de depresión industrial, en los años de 1930, los ferrocarriles hicieron algunos adelantos espectaculares. Las líneas aerodinámicas se hallaban de moda, y tanto la LMS, en la costa occidental, como la LNER, en la oriental, pusieron en servicio trenes diseñados para alcanzar mayores velocidades sin necesidad de usar más potencia, lográndose esto con locomotoras de vapor que presentaban menor resistencia al aire.

El expreso **Silver Jubilee** de la LNER, de Londres a Newcastle, hizo en 1935 una máxima de 181 Km/hora. Dos años después, en unas pruebas hechas por el **Coronation Scot,** de la compañía rival LMS, se registraron 183 Km/hora, si bien hubo que lamentar grandes destrozos en las vajillas del coche-restaurante al pasar por las curvas cercanas a Crewe.

No ha sido superado aún el récord mundial de velocidad establecido en 1938 por la locomotora de vapor **Mallard,** de líneas aerodinámicas, perteneciente a la empresa LNER, que llegó a alcanzar 202 Km/hora.

Actualmente, Ferrocarriles Británicos tiene una red de 18.460 Kms. y presta un activo y eficiente servicio de pasajeros y mercancías, si bien se han producido algunos cambios en las ideas de organización. En muchas líneas donde antes funcionaban expresos de gran velocidad una vez al día y el resto de los trenes no eran tan rápidos, hay ahora un servicio regular cada hora con una máxima de 160 Km/hora. Quizá este servicio sea menos espectacular, pero no hay duda de que es mucho mejor.

Los trenes eléctricos de Londres a Glasgow hacen el recorrido —650 Kms. en tan sólo cinco horas. En los talleres ferroviarios se trabaja a ritmo acelerado en la construcción de trenes diseñados para prestar servicio diario a 200 Km/hora. El personal de investigación de Ferrocarriles Británicos promete velocidades aún mayores con el **Advanced Passenger Train** (Tren Avanzado de Pasajeros), sometido actualmente a pruebas.

PERIODO DE CELEBRACIONES

Pues bien, éste es el historial de los trenes británicos que celebran este año su 150 aniversario. El 27 de septiembre, el duque de Edimburgo inaugurará el National Rail Museum, de York. El mismo día presenciará en Stockton un desfile como parte de los festejos de esta zona donde empezó la historia del ferrocarril. A partir de julio se celebrarán exposiciones y cabalgatas, rallyes de automóviles antiguos, ascensos de globos, conciertos de bandas de música, veladas con participación de la masa coral de Ferrocarriles Británicos y muchos más acontecimientos a fin de que este aniversario perdure siempre en la memoria. ✱

Uno de los trenes de pasajeros bordeando la montaña.

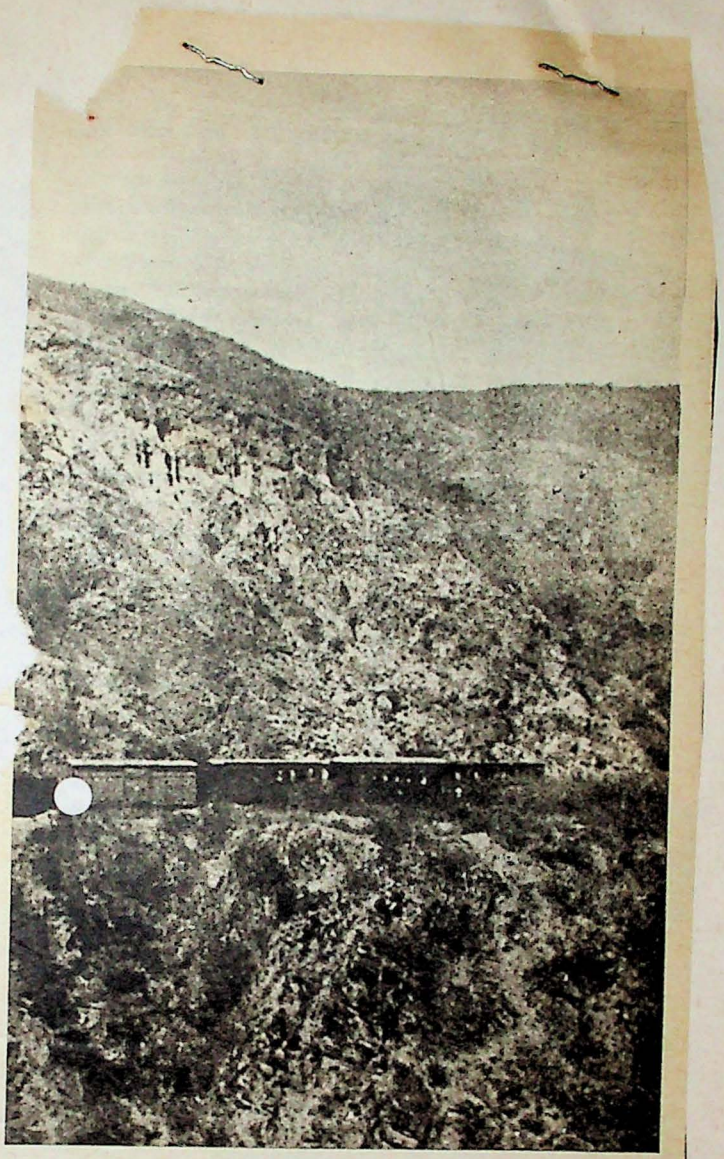
EL FERROC CARACAS-LA

POR GRACIELA SCHAEL MARTINEZ *REPRODUCCIONES: JOSE SANCHEZ*

II

LA construcción del ferrocarril de Caracas a La Guaira fue preocupación de varios gobernantes. Durante la dictadura del General José Antonio Páez hubo interés en ello. Cuando el septenio, el Presidente Guzmán Blanco dictó decretos referentes a la realización de la obra. Sin embargo, su sucesor en el mando, el general Francisco Linares Alcántara, derogó en 1877 dichos decretos. Sin efecto había quedado el contrato celebrado anteriormente en Londres entre el Ministro José María Rojas y los contratistas de obras públicas George Osbadelcton Budd y William Lyster Holt. También el otro firmado con José María Antomarchi Herreros.

Como se estaba viviendo la época en que había surgido una profunda reacción contra Guzmán Blanco, todas sus iniciativas, empresas y obras fueron repudiadas; entre ellas no sería excepción el Ferrocarril de La Guaira a Caracas. Abandonados quedaron sus traba-

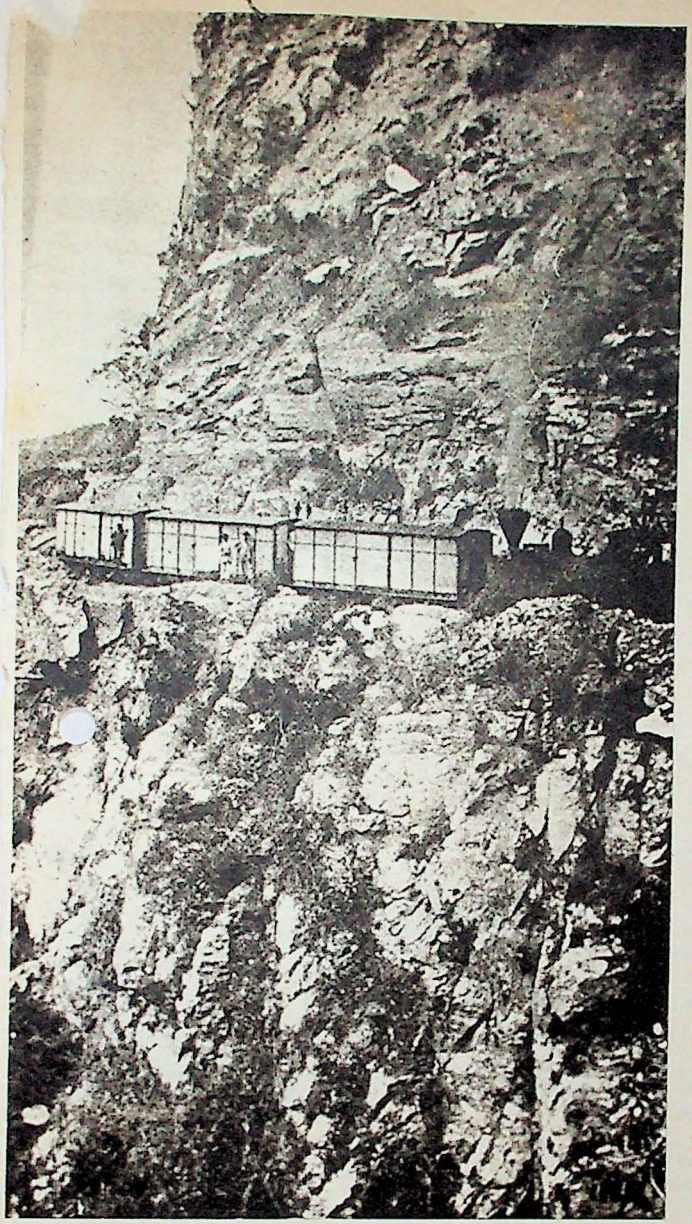


ARRIL GUAIRA

jos. Entre tanto se agudizaba cada día más el sentir antiguzmancista. La muerte del Presidente Linares Alcántara, el 30 de noviembre de 1878, en extrañas circunstancias, hizo surgir una marea de comentarios. Circularon diversas versiones alusivas a la causa del deceso; atribuyéndosele a una fuerte pulmonía, o a graves trastornos digestivos; para algunos había sido envenenado por sus enemigos los guzmancistas. Encargose de la Presidencia de la República el Presidente de la Alta Corte, Jacinto Gutiérrez.

El 28 de diciembre de 1878 surge en Valencia la revolución llamada Reivindicadora, aacaudillada por los generales Gregorio Cedeño y Jacinto López Gutiérrez, quienes proclaman como jefe de ella al general Guzmán Blanco, para el momento ausente en París.

Triunfante el movimiento, el general Cedeño hará entrega del poder al gene-



La vía tallada en la roca.

inglesa con incautar sus bienes en caso de incumplimiento. Casi 2.000 trabajadores se emplearon en los últimos seis meses en la grandiosa obra. A pesar de todos los esfuerzos, no pudo estar concluida antes del mes de junio de 1883.

El 27 de junio, a las doce y cincuenta y cinco minutos, adornada con las banderas de Venezuela, Inglaterra y Estados Unidos, salía de La Guaira la primera locomotora. A las 4y15 de la tarde llegaba a Caracas, a la estación final de Caño Amarillo, donde aguardaban el Presidente Guzmán Blanco, sus familiares, la representación del equipo oficial y una enorme multitud que, entre vítores y aplausos, saludaba la aparición del primer tren. Al fin cristalizaba el afán presidencial.

En tiempos de la construcción la vía había sido visitada por el gran Lesseps, el maravilloso visionario y realizador del canal de Suez, quien, aludiendo a la admirable labor del ingeniero doctor Jesús Muñoz Tébar y a la magnitud de la tarea, expresó que "en materia de ferrocarriles, los venezolanos habían comenzado por donde estaban terminando las demás naciones".

VIAJES DE PRUEBA

El 28 de junio anunciaba la prensa que, estando ya colocados los rieles del ferrocarril hasta Caracas, la empresa, con la previa autorización del gobierno, ofrecía al público un limitado servicio de trenes, mientras se acababa de perfeccionar la línea. Añadía que después de finalizadas las fiestas del centenario, habría un servicio de trenes suficientes tanto de pasajeros como de carga.

Estos viajes de prueba, que tendrían su halo de emocionada aventura, se iniciaron el domingo primero de julio con trenes exclusivamente para pasajeros. De La Guaira salía el tren a las 7 de la mañana, y llegaba a Caracas a las 9,50 a.m. De Caracas partía a las 7,45 a.m. para estar en La Guaira a las 10,35 a.m. En primera clase el pasaje costaba Bs. 12,50 y en segunda Bs. 8. Además, se disponía de un vagón de tercera para uso de quienes quisieran hacer el viaje de prueba gratis.

Entre los que estrenaron el tren, en el cual viajaron entre primera y segunda clase, 37 pasajeros, estuvo el corresponsal en La Guaira del diario capitalino "La Opinión Nacional". Refiere que "desde muy temprano una gran concurrencia ocupaba la plaza de la Aduana en La Guaira y las inmediaciones del ferrocarril, la cual a la partida del tren dio un "¡viva!" y se agitaron los pañuelos y sombreros despidiendo a los pasajeros, que contestaron un "¡hurra!" y un "viva" a Guzmán Blanco y otro al progreso.

Quince minutos después se paró la locomotora en El Rincón, en la primera estación de agua.

Al llegar al viaducto de Pariata, algunos simpáticos rostros palidecieron, y no faltaron jóvenes que ¡cerraran los ojos!

El viaje fue del todo muy feliz sin ocurrir el más insignificante entorpecimiento. Al llegar a la Peña de Mora, detúvose la locomotora para esperar el tren que venía de

→

ha posesionado de gran parte de la línea".

Por el ferrocarril, los nombres de cuyos pasajeros publicaba diariamente la prensa, con indicación de la estación donde iniciaban el viaje, figuraron las más importantes personalidades que visitaron el país.

En 1920, cuando el inventor del teléfono, Alejandro Graham Bell, entonces septuagenario, desembarcó en La Guaira entre un grupo de turistas, al subir a Caracas en el tren quedó maravillado, tanto de la belleza de los panoramas que se contemplaban como de la obra de tan admirable y audaz trazado.

En las estaciones de la ruta donde la parada era más larga, como en el Zig-Zag, los viajeros descendían. Existía allí una cantina, famosa por sus ricas empanadas. Allí se consumían también finos licores importados, café, galletas, quesos, dulces y golosinas. Refrescos, como las llamadas "kolitas".

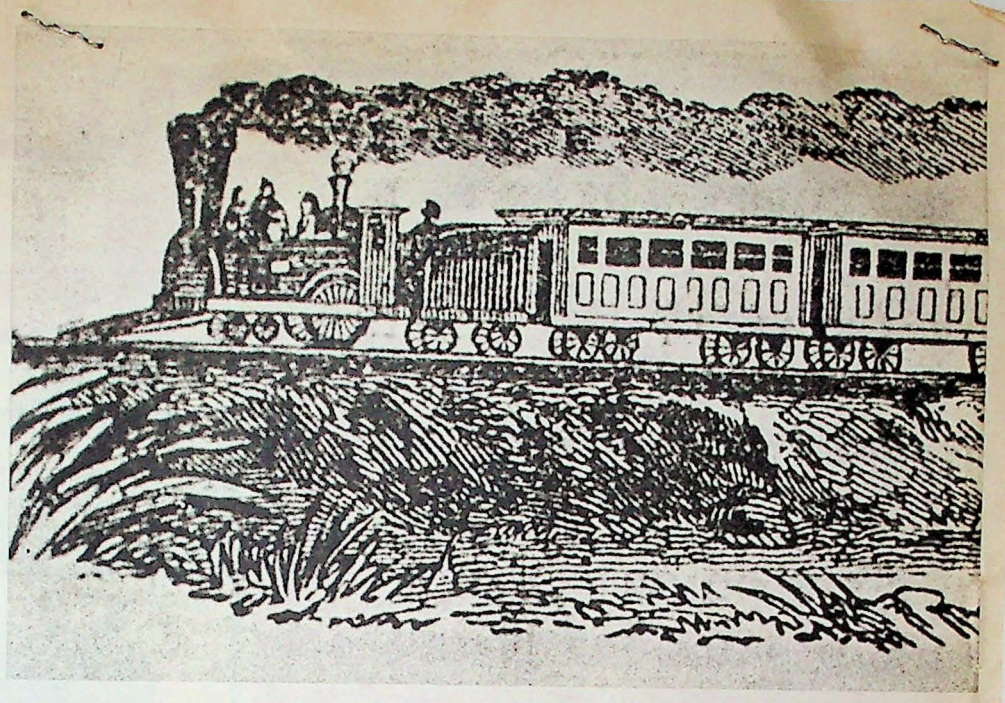
Todavía por los años 25 la llegada del tren a sus estaciones, especialmente Caracas, La Guaira y Maiquetía, era motivo para que la gente se congregara, aunque no se estuviera aguardando a ningún viajero en especial. Se hizo costumbre ir a la estación, simplemente "a esperar la llegada del tren". Principalmente por las tardes muchos cumplían esta actividad.

Fue el ferrocarril durante más de medio siglo la más importante y grandiosa vía, con sus trenes de pasajeros y además los de carga, para mercancías.

TREN ELECTRICO

Después, con el auge del transporte automotriz y la construcción de mejor vía carretera, el tren empezo a sufrir los efectos de esta competencia. En un afán de modernismo y de acortar la duración del viaje, se recurrió a la electrificación. Cerca de un millón de dólares se invirtió en ella. Se transformaron los carriles e importaron nuevas unidades. Ya para 1928 corría el tren electrificado. En menos de una hora se cubría entonces el trayecto entre Caracas y La Guaira. Así sobrevivió una época. Sin embargo, la fiebre de la velocidad iba consumiendo el interés del público en aquel viaje, y a pesar de lo peligrosa de la hoy llamada carretera vieja de La Guaira, se fue prefiriendo su vía, que veloces cruzaban los automóviles y los camiones de carga.

Ya el ferrocarril no surcaría más el Avila. Desapareció, como antes allí lo había hecho el transporte a tracción animal.✱



EL FERROC
CARACAS-LA

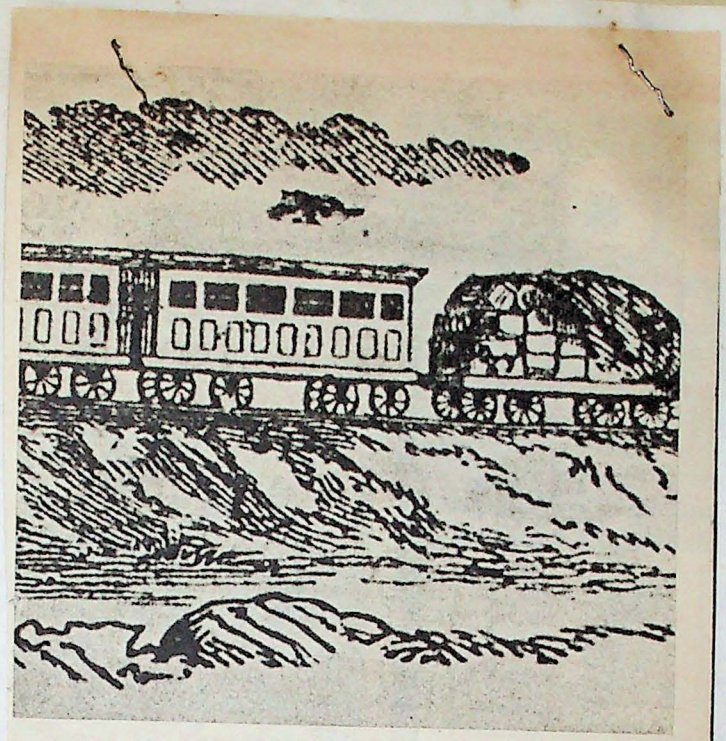
POR GRACIELA SCHAEL MARTINEZ REPRODUCCIONES: SANCHEZ

El Avila que hoy posee su autopista, su teleférico y su carretera así como los viejos caminos y senderos, se vio durante muchos años cruzado por la vía férrea, eslabón entre Caracas y La Guaira, audaz obra de ingeniería que dejó su huella en la montaña pródiga en inaccesibles precipicios, escarpadas pendientes, fuertes curvas y muy variada naturaleza en cuanto a la calidad de su suelo en el cual existen capas gredosas en contraste con durísimas rocas, a veces porosas; terrenos arenosos, en ocasiones mezclados con mica; otros muy ricos en cuarzo o en rojiza arcilla, grandes pedernales de pizarra enmarcados por cuarzo y mica; zonas de valles angostos o muy extensos, como el de Curucutí; cascadas, ríos, arroyos y quebradas.

La primera tentativa de la construcción de la vía férrea requirió el estudio previo realizado por el ingeniero en jefe J.A.B. Geneste, quien, en diciembre de 1873 llegó a Venezuela. Venía desde Londres con el fin de hacer un reconocimiento del terreno, levantar los planos y elaborar después el correspondiente presupuesto. Con la colaboración de sus tres asistentes, los ingenieros ingleses Garland, Pagan y Alexander, llegados con anterioridad al país, y de los ingenieros venezolanos Serra, Oropeza, Navas, Tejera y Tovar, emprendió su tarea.

Para la obra que se proyectaba se precisaban banqueos, nivelaciones, desmontes, terraplenes, muros, numerosos viaductos, excavaciones, puentes, desagües, túneles; construir estaciones de aguada. En ciertos sitios, la vía del ferrocarril iría paralela, un poco más abajo, al camino carretero que existía ya en algunos lugares seguiría a un lado la dirección de dicha carretera; en otros, la cruzaría para continuar luego su camino aparte. En el extenso valle de Curucutí, en la llamada planicie, ofrecería al viajero la más hermosa variedad de panoramas. Más adelante sería imponente la vista de Boquerón, verdaderamente magnífica: "las rocas formando murallas perpendiculares y en algunos lugares a elevada altura; el arroyo que serpentea y se desliza en forma de cascada para caer lentamente y perderse en la profundidad del valle; y en medio de todo esto el ferrocarril que atraviesa por el único lugar a propósito que ofrece el montañoso terreno para la construcción de tal obra".

Boquerón, tan irreductible antaño como hoy, sus lados tan pendientes que



ARRIL GUAIRA

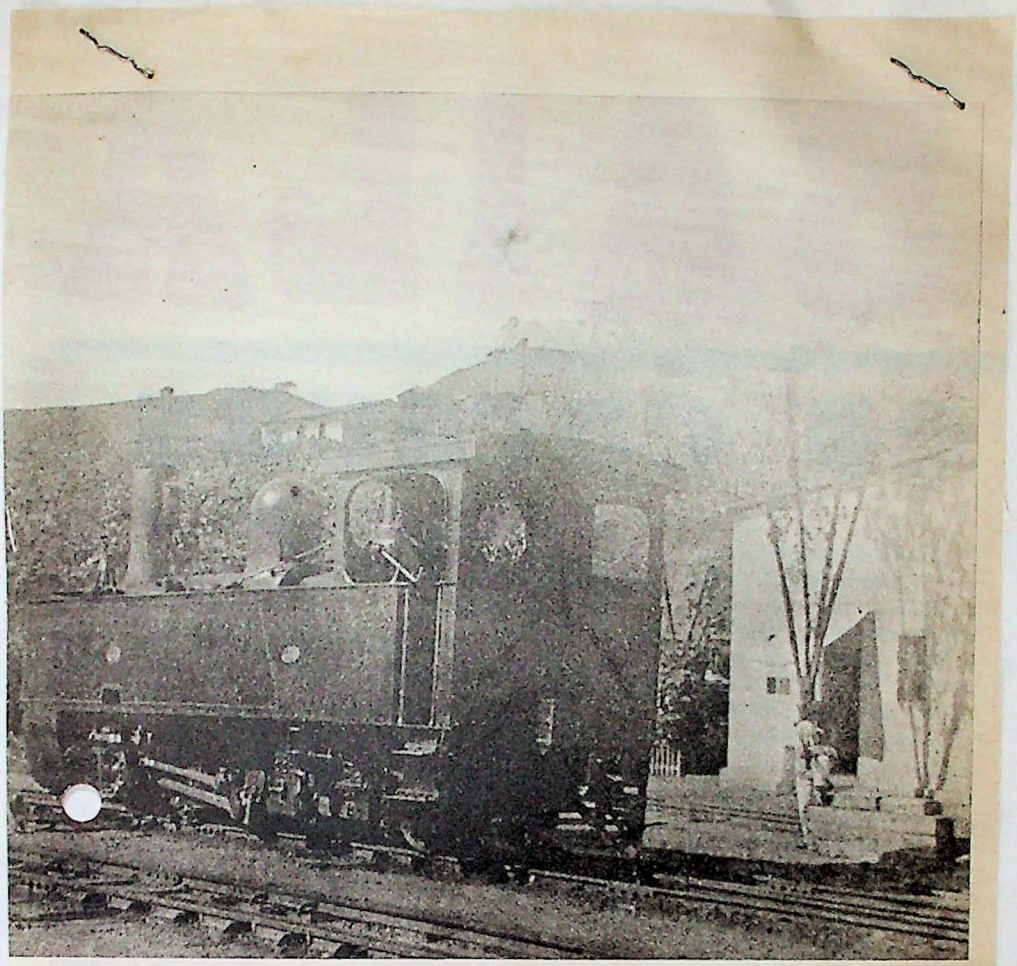
admiten sólo viaductos y túneles. Habría de tener 374 yardas de extensión la vía cubierta que allí requería la línea férrea. Después, pasado Boquerón, surgía la visión del mar y luego de las vegas y sembrados de Maiquetía, sus estancias y coca-

Tras una curva desaparecería este paisaje. Luego, en un buen tramo de su trayecto hacia La Guaira, el tren marcharía a la orilla del mar. Finalizaría su ruta en la estación situada cerca de la hoy Plaza Vargas. El otro punto extremo de la vía lo constituiría la denominada estación de Caño Amarillo, frente a la quinta "Santa Inés".

El 24 de marzo de 1874 firmaba su informe con todas las especificaciones necesarias, el ingeniero F.A.B. Geneste, entregándolo junto con los respectivos planos y el presupuesto. Se establecía que el costo de la obra no podría exceder la suma de 405,732 libras esterlinas, y que los trabajos deberían estar concluidos dentro del plazo de dos años, contados desde el momento en que se iniciaran.

Después, era ya el 15 de setiembre de 1874, el Ministro José María Rojas, Plenipotenciario de Venezuela en España y comisionado fiscal en Londres, a nombre y debidamente autorizado por el gobierno venezolano presidido por el General Antonio Guzmán Blanco, firmaba el contrato para la construcción del ferrocarril de La Guaira a Caracas con George Osbaldeston Budd y William Lyster Holt, socios de la empresa de contratistas de obras públicas, establecida en Londres. Todo sería conforme a los planos, condiciones y presupuesto presentados por F.A.B. Geneste. Estableciόse que la vía sería de las angostas ("narrow gauge"); que tendría una anchura de 0,91 centímetros, siendo la extensión total de Kms. 36,65. De hierro serían los rieles; los durmientes, de madera, prefiriéndose a las

➔



tinglados para proteger 2 locomotoras y otros dos para ocho carros. Igualmente, un taller de reparaciones para locomotoras, carros y vagones.

En Francia o en Bélgica serían construidos los coches del ferrocarril y tendrían la solidez, comodidades, elegancia y lujo de los utilizados en los trenes de Francia. Quedó establecido que el ingeniero jefe sería Robert Francis Fairlie, con amplios poderes para decidir acerca de cualquier incidencia que surgiera durante la realización de la obra.

Firmado el aludido contrato, faltaba ser considerado y aprobado por el Ejecutivo nacional. Al efecto, se envió a Caracas. Transcurría el mes de octubre, y precisamente en esos días ocurría el alzamiento del General León Colina en el Estado Falcón, hecho que vino a entorpecer el desenvolvimiento de la vida institucional del país. Hubo de atenderse a la imprevista situación. Se aplazó la consideración del contrato. Por disposición oficial, paralizadas quedaron además las obras públicas en toda la nación.

En lo referente al Ferrocarril de La Guaira a Caracas, se había invertido dinero en los necesarios trabajos preliminares de apertura de la senda, nivelación de terreno en ciertos sitios, adquisición de herramientas y útiles así como de materiales de carpintería, pago de acarreo y del personal. A partir del 30 de noviembre de 1873 hasta la fecha de paralización de las obras, se gastó una suma de venezolanos equivalente a 153.077,16 bolívares.

Concluida la que se llamó guerra de los cien días, derrotados los alzados, volvería el gobierno de Guzmán Blanco a dedicar su atención al ramo de obras públicas, especialmente al proyectado Ferrocarril de La Guaira a Caracas, una de sus mayores preocupaciones. ✱

Hoy es un buen día para visitar la institución.

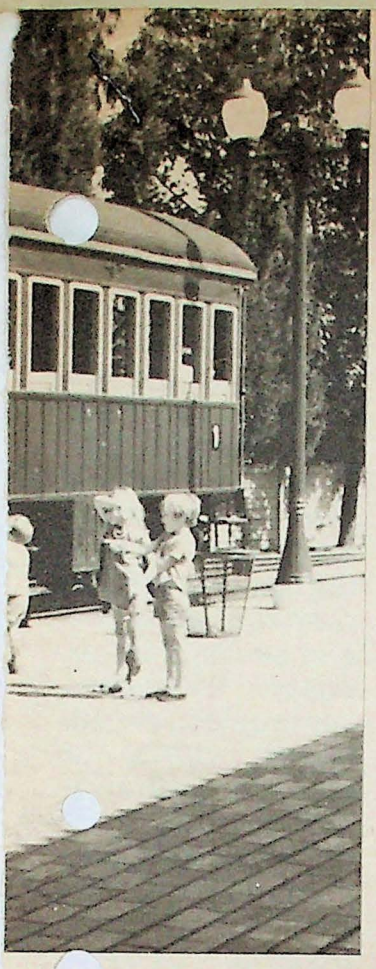
LA LOCOMOTORA "HALCON" NUEVA VEDETTE DEL MUSEO DEL TRANSPORTE

★ **Pasa sus últimos días en el Museo. Pronto irá de nuevo a llevar pasajeros entre Los Teques y el bello paseo de El Encanto.**

Un día domingo como hoy es propicio para visitar el Parque del Este donde está la Réplica de la carabela Santa María con su diorama explicativo de las muchas vicisitudes por las cuales pasó Cristóbal Colón antes de iniciar su aventura del descubrimiento en agosto de 1492 zarpando del puerto de Palos de Moguer. Por las sombreadas avenidas del Parque llegase hasta el terrario y más allá al Planetario Humboldt. Siguiendo siempre hacia el Este, hallara el vistante una pasarela por donde atravesará la avenida que alimenta la Francisco de Miranda con la Autopista del Este. Al descender se hallará con un jardín y una fuente: es la entrada de transeuntes del Museo del Transporte, una institución constituida en octubre de 1970 gracias a la voluntad de un grupo de compatriotas entre los cuales estan los señores Eugenio Mendoza, Ingenieros Antonio Agostini y Alberto Satine Carlos Henrique Tovar, Guillermo José Schael, Carlos Kauffman. De su primera junta directiva hay que registrar dos bajas: Mauro Páez Pumar y Santiago Hernández Ron.

El Museo ocupa dos hectáreas y media, justamente en el sitio donde otrora existió la pequeña estación de Agua de Maíz, donde los viajeros que iban en el Ferrocarril Central rumbo a Petare, tomaban el enlace para subir hasta el balneario

de "EL UNIVERSAL" 14 septiembre 1975.
ESTAMPAS



de Los Chorros. Los directivos del Museo no sólo recostruyeron la pequeña estación sino que en su empeño conservacionista, llegaron a restaurar una de las primeras locomotoras traídas al país por el Gran Ferrocarril de Venezuela en 1894 y la cual pasa sus últimos días de exhibición en el Museo antes de ser llevada a El Encanto donde comenzará a prestar servicios como antes lo hiciera entre Los Teques y el hermoso paseo. Uno de los autores de esta iniciativa —o sea la de preservar un tramo histórico del antiguo ferrocarril, tal como existe en los principales parques nacionales del mundo, ha sido el Dr. Henrique Tejera Paris. En la inspección de la línea ha trabajado en forma incesante el Ing. Alberto Satine, quien ha recibido asesoramiento de técnicos ferroviarios invitados al país para los efectos de revisar la base de los viaductos. El paisaje es realmente impresionante.

Pero la sede del Museo tiene motivos de gran interés que mostrar a chicos y adultos. Esta por ejemplo el salón de coches donde se exhibe desde una silla de mano hasta una diligencia de las que se usaron en el lejano oeste y que solemos ver en las películas. La mayor parte de estos carruajes fue donada por don Eugenio Mendoza. Hay además de la sala de Maquetas en las cuales se reproducen calles de Caracas, antiguas estaciones, el salón del Automóvil, con modelos muy bien preservados desde 1901 hasta 1934, y de esta fecha hasta 1950 los más modernos. El 12 de octubre con motivo de celebrar los cinco años del Museo se recibirán nuevas donaciones. Allí se reprodujo exactamente el pequeño cuartel de bomberos que existió el año 1937 en la Plaza España y estan los primeros vehículos y extinguidores.

Entre los vocales principales estan además de los nombrados Ivan Pulido Herrera, Manuel Rafael Rivero, director del Museo Anauco o de Arte Colonial, el capitán Alfredo Velez, José Antonio Giacopini Zárraga, Carlos Eduardo Misle, Asdrubal y cuenta con numerosos colaboradores como el Sr. Becerra, encargado de la Administración, Sr. Leonardo Hecker, Sr. Enzo Delgado, Sr. Carlos Valladares, Ulises Merchan y el Dr. Reinhard Hellmund. Este último restauró en su casa un "Ford A" 1930 pieza que más tarde donó al Museo y el cual se considera como una de las joyas automovilísticas de la institución.

El Museo del Transporte es por estos días el encanto de los niños. La locomotora "Halcón" con su silbato y campana y su penacho de humo es un atractivo irresistible. Desde las primeras horas de la mañana centenares de niños empiezan a llegar con sus padres para ver el tren. Según el Ing. Antonio Agostini durante la última semana se duplicó el número de visitantes.

Dr. Pedro José Dib E.

ABOGADO

Cordialmente

Al Sr. Enrique Tejera París

18/7/75

EDIFICIO REYES PIÑAL
OFICINAS 303/304 - 2º PISO
AVENIDA LIBERTADOR A TRAPOSOS
APARTADO 51021 - CARACAS, 105 VENEZUELA

TELEFONOS:
45 78 97 - 45 98 68

Pedro José Dib E.
ABOGADO
Oficinas: 303 - 304 - 2º Piso
"Reyes Piñal" - Telfs. 45.78.97 - 45.98.68
Sociedad a Traposos - Caracas, 101
Apartado Postal No. 51.021 - Z. P., 105
Venezuela

Ecotep
@ Encant.

La propiedad del inmueble consta del documento protocolizado en la Oficina Subalterna de Registro del Distrito Guaicaipuro del Estado Miranda, en fecha 20/1/53, por dación en pago que hicieron a los señores Luis Benshimol S. y Aaron Benshimol S.(difunto) a los señores herederos de Juan Bautista Zerpa y Rosa Hernández de Zerpa(anteriores propietarios). Los linderos son: NACIENTE: con terrenos que son o fueron de Pedro Manuel Reverón; al NORTE: con una fila límite por ese lado de la posesión comunera de este pueblo(Los Teques); al PONIENTE: con hacienda de café que fue de Pedro Manuel Reverón,por toda la fila hasta donde llega el café de éste; y siguiendo la misma fila al SUR, hasta llegar a la quebrada de "Guayas", lindando con terrenos que fueron de los herederos de Luis González Trujillo,quebrada de "Guayas" en medio. (ESTOS LINDEROS CORRESPONDEN A LA PORCIÓN DENOMINADA "EL CAÑADOTE")

PORCIÓN"TIERRA LLANA":

al NORTE: con la expresada hacienda que fue de Pedro Manuel Reverón, en la confluencia de dos quebraditas de agua que vierten de la hacienda hacia el SUR y tomando dicha confluencia al occidente, hacia la fila que limita esta parte con la otra posesión "Mata Brazo"; al OCCIDENTE: con la posesión "Guayas" que más abajo se deslinda; al SUR: con tierras que fueron del señor Julián Yánez; y al PONIENTE: con la posesión "El Cañadote", ya deslindada.

PORCIÓN "GUAYAS":

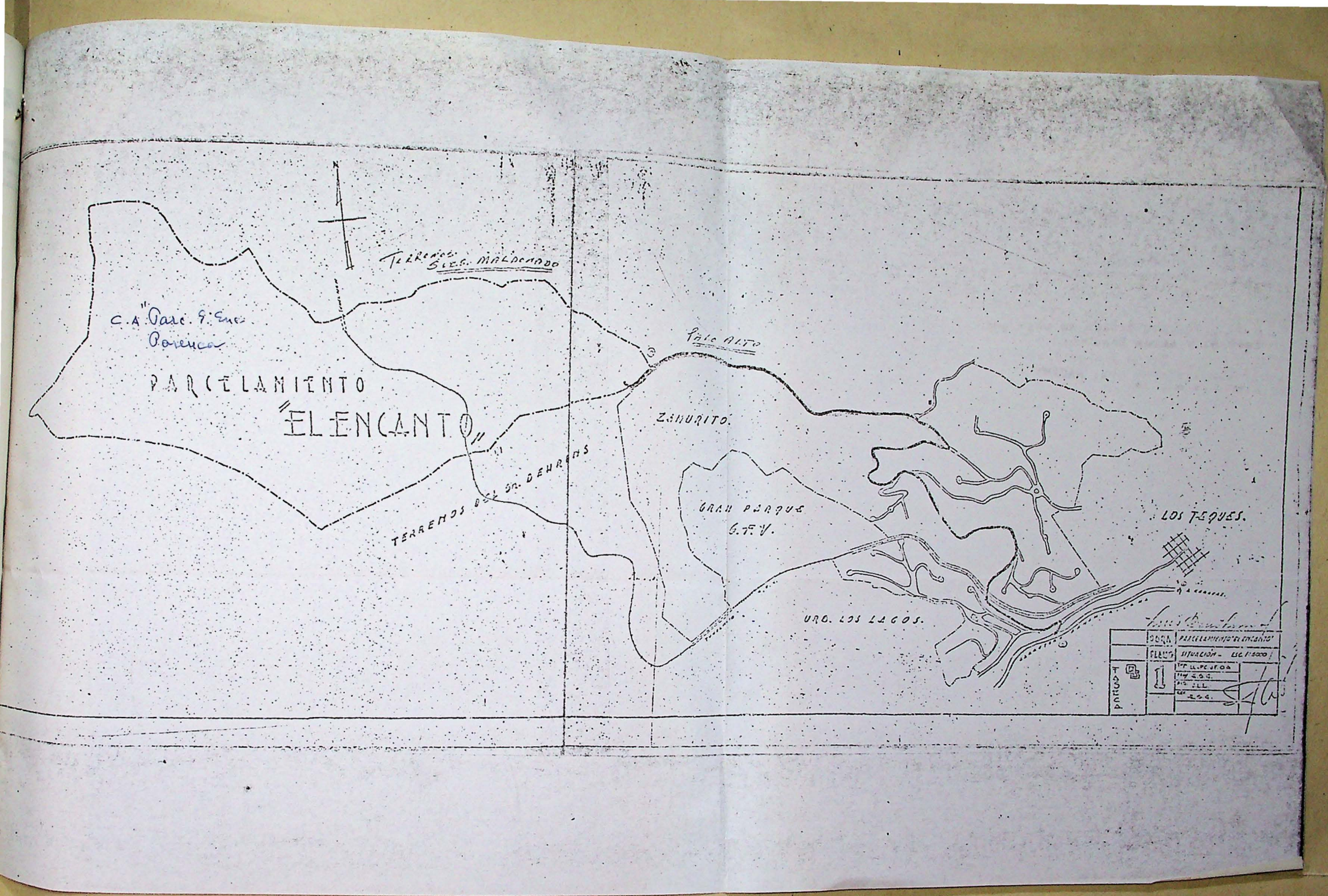
al NACIENTE: y NORTE:: con "Tierra Llana"; al PONIENTE: con la Quebrada de "EL ENCANTO" que vierte a la de "Guayas"; y al SUR: quebrada de "Guayas" en medio, con la misma posesión que fue de Julián Yánez.-

PORCIÓN "MATA BRAZO": al NACIENTE: terrenos de los Pérez, quebrada "El Eucalipto" en medio; al PONIENTE: con terrenos de la hacienda que fue de Pedro M.Reverón y "Tierra Llana"; al NORTE: con terrenos de la comunidad de este pueblo y con posesión que es o fue de Julián Yánez, quebrada de "Guayas" en medio.

Las 4 porciones forman el "Parcelamiento EL ENCANTO", y colinda por una de esas porciones con el Parque o Zona "El Encanto", sitio de recreación turística. El Ferrocarril de "El Encanto" parte los terrenos por la mitad, y tiene un derecho de vía que data del año 1.880.-

SUPERFICIE: 1.856.000 M^2 de terreno(quebrado,semi-quebrado y planos regulares).-

[illegible] levantamiento topográfico con curvas de nivel y los linderos [illegible] pilotines. Igualmente


TERRENOS SUC. MALDONADO
C.A. "Gasc. E. Enc. Porenca"
PARCELAMIENTO
"EL ENCANTO"
TERRENOS DEL SR. DEHRENS
Palo Alto
ZANJURITO
GRAN PARQUE G.F.V.
LOS TEQUES.
URB. LOS LAGOS.
OBRA
PARCELAMIENTO "EL ENCANTO"
PLANO
SITUACION - ESC. 1:5000
1
PLANO 1

FUNDACION MUSEO DEL TRANSPORTE

Rescate de la Locomotora "Halcón"

E. Tejera R.

Ferrocarril Histórico de El Encanto
Julio - 1975

Rescate
de la Locomotora "Halcón"

Ferrocarril Histórico de El Encanto

Textos, recopilación y gráficas de
GUILLERMO JOSÉ SCHAEL

Julio - 1975

UNION INTERNATIONALE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE SES RESSOURCES
INTERNATIONAL UNION FOR CONSERVATION OF NATURE AND NATURAL RESOURCES

1110 MORGES, SUISSE (SWITZERLAND) ✆ (021) 71 44 01 TELEGRAMMES: UNICORN MORGES

@ Ecolep

GB/ma

Dr. Enrique Tejera Paris
Fundación de Ecología, Tecnología y
Planificación.
Apartado, 31
CARACAS VENEZUELA

8 de julio de 1975

Apreciado Dr. Tejera:

Agradezco su atenta carta del 19 de junio pasado y le comunico que estoy sumamente interesado en la Fundación de Ecología.

Es casi seguro que pasaré de 10 - 14 días en Venezuela en la segunda quincena del mes en curso y, por supuesto, no dejaré de ponerme en contacto con Vd.

Le remito por correo aparte aéreo, algunas publicaciones que espero serán de su interés.

Muy cordialmente,

Gerardo Budowski
Director General

Llamarse al Dr Satine

INSTITUTO
NACIONAL
DE PARQUES

VENEZUELA

1043

Caracas 18 de Junio de 1.975

Ciudadano
Dr. Enrique Tejera Paris.
SU DESPACHO.

Me es grato dirigirme a Ud. en la oportunidad de enviarle para su consideración y opinión al respecto, de acuerdo a lo hablado personalmente en su última visita a El Encanto, los planos correspondientes a Kioskos, Kiosko de Ventas y sanitario a construirse en el Parque de El Encanto. Dichas obras fueron proyectadas en nuestro Departamento Técnico y se encuentran en etapa de presupuesto para su inmediata construcción.

Sin otro particular a que referirme, le saluda,

Atentamente

Dirección de Proyectos y Construcción
INAP

Ing° Alberto J. Satine Z.

AJSZ/gm.

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

Anexo: Lo indicado.

mique, aquí le mando el proyectivo
rivero de "El Encuentro". Dejé una copia
el INAP también. Traté de hacerlo
la forma menos costosa posible.

Le saludo

Kalo.

10.3.75.

PROYECTO PARA ACONDICIONAR EL VIVERO DEL PARQUE
" FERROCARRIL EL ENCANTO "

A (Casita) - La Casita A, ya existente, debe ser limpiada, dotada de una puerta con cerradura fuerte y, hasta lo posible, de luz eléctrica. Servirá para almacenamiento de abona, herramientas etc.

B (Vivero) - HAY QUE CUBRIRLO CON UN TECHADO DE TELA PLÁSTICA (sarán verde). El terreno (7.75 x 6.40 m.) debe estar acomodado en forma de terrazas.

C^1 y C^2 (Viveros) - El lugar que ocupan estos 2 viveros debe ser aplanado para colocar 5 mesas de cemento armado con pata de bloques que servirán para plantas pesadas. Se dejará libre 1 mesa para trabajos a efectuar. Los topes de las mesas deben ser lisos

C^1 ——— - Este Vivero (5 x 8.20 m.) se cubrirá con placas de plástico blanco transparente.

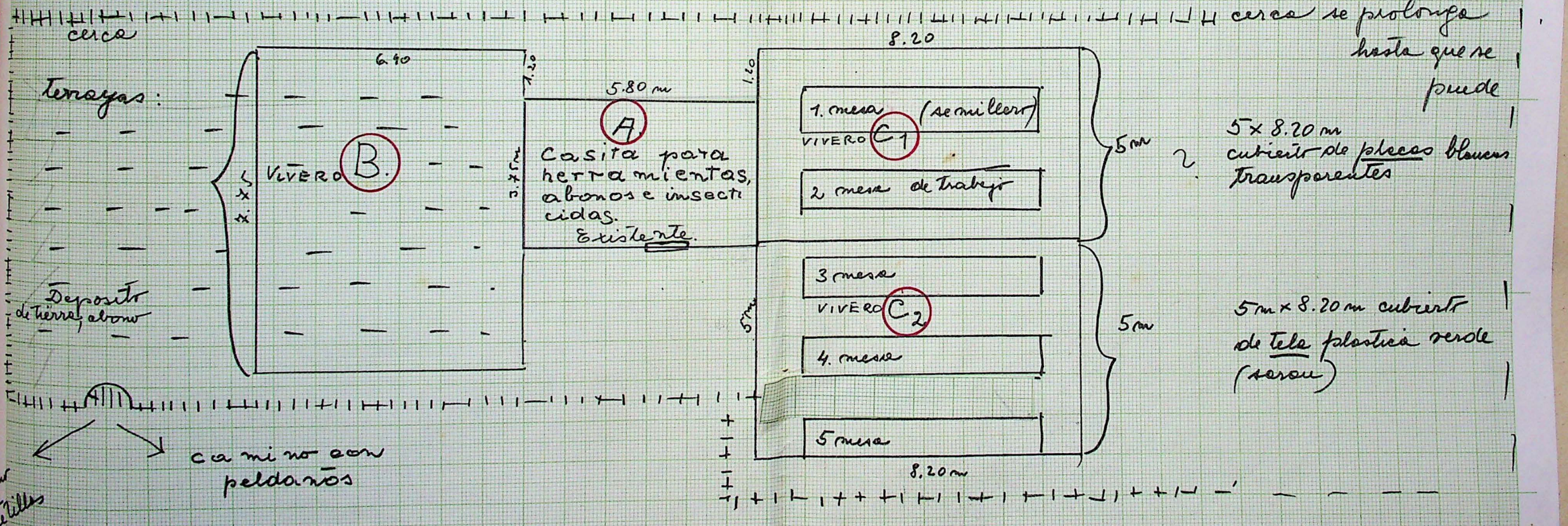
C^2 ——— - Este Vivero (5 x 8.20 m.) se cubrirá con sarán (tela plástica verde) . Se empleará para la armazón del techado material resistente (por ejemplo, tubos galvanizados).

El terreno ocupado por los Viveros DEBE SER CERCADO POR COMPLETO. La cerca ya existente al lado del Vivero B puede ser alejada de unos 5 - 6 metros con el fin de acrecer el espacio útil. Se abrirá una puerta en la cerca alrededor del terreno, que se pueda trancar con llave sólida . Precisa arreglar la subida con cómodos y anchos peldaños. Hay que hacer también un caminito para el fácil tránsito de carretillas etc.

Catalina de Croizat
Marzo de 1975

PROYECTO DEL VIVERO DEL PARQUE "FERROCARRIL EL ENCANTO".

(por Catalina de Craijent 1975, iii) Escala 1:100



El Encanto

...ul Weidmann

CABLES: WEIDMANN LOS TEQUES

...ICULAS EN COLORES, ESPECIALIZADO EN DOCUMENTALES, FOTOGRAFIA DE FAUNA, FLORA Y PAISAJE

EL VIGIA 5-5 - LOS TEQUES

Venezuela

Presupuesto para un Documental
sobre "El Encanto"
Duracion 15 Min.

		Dias de Trabajo
Material, Pelicula y copia de trabajo 1500'	2250.-	8
Material para sonidos del Lugar	150.-	1
Export-Import de Original y Copia de Trabajo	300.-	1
Editar copia y Original	20.-	3
Export-Import de version final	300.-	1
Primera copia	600-	
Laboratorio-Estudio de Sonido	3500.-	3
17 Dias de Trabajo	5950.-	
Sub Total	13070.-	

Locutor ..... 2500.- 3 P ..... Hector Luis Tovar

Elaboracion del Comentario ....

Luis Eduardo Tovar Locutor

Lic. Angola Pelicula educativa

Dr. Avila: Edf. Centro Pinto Salinas

Cerca de Los Teques

MANIFESTACION

del Barrio "Brisas de Oriente" para Evitar Destrucción de los Ranchos

En la gáfica el Presidente de la Junta Pro-mejoras del barrio "Brisas de Oriente", Pedro Terán Hernández, cuando declaraba al corresponsal José Martínez Natera.

Grupos de manifestantes cuando acudían al sitio de reunión convocada por la Junta Directiva de la Junta Promejoras d el barrio "Brisas de Oriente".

LOS TEQUES, octubre 19.—(INNAC).—Por José Martínez Natera.— 600 personas residentes del Barrio "Brisas de Oriente" situado a escasos cien metros del kilómetro 20 de la carretera Panamericana, realizaron una manifestación de protesta en horas de la mañana de hoy (ayer) contra la medida de desalojo que pesa sobre ellos y la destrucción de algunos ranchos por parte de las autoridades policiales.

Los manifestantes, haciendo uso de un megáfono, arengaron a todos los presentes a mantenerse firmes en su empeño de impedir que los agentes de policía cumplan la orden dada por el Comando Policial. Asimismo dieron a conocer que para mañana (hoy) está previsto un nuevo plan de manifestaciones de protesta, mencionándose la toma de la carretera Panamericana.

Pedro Terán Hernández, Presidente de la Junta Pro-Mejoras del Barrio "Brisas de Oriente", dio a conocer que el gobierno regional, después que a través de sus organismos competentes había permitido la construcción de 855 ranchos ahora arremete contra ellos y les han tendido un cerco policial, que les impide realizar en el barrio la construcción de los más elementales servicios de higiene.

—No tenemos agua, tampoco cloacas, ningún servicio de utilidad pública y se nos impide vivir con tranquilidad, después que hemos hecho tantos sacrificios —dijo Leoncio Rafael Gauna, Secretario de Organización de la Junta Pro-Mejoras del Barrio.

El comisario del barrio "Brisas de Oriente", señor Hermes Castillejo, recientemente nombrado por el Prefecto del Distrito, se dirigió a los manifestantes en tono enérgico, indicándoles, que estaba dispuesto a entregar su carnet policial ante las autoridades superiores, pero que mientras él estuviera allí no permitiría bajo ningún respecto la destrucción de ningún rancho ya que todos los al residentes eran familias necesitadas y con numerosos hijos.

El barrio "Brisas de Oriente" tiene unos seis meses de haber sido construido, con el apoyo de la Junta Pro-Mejoras del Distrito, presidida por la líder copeyana Juanita Ramírez, dijo Pedro Terán Hernández, pero es el caso —asienta— de que esa junta no quiere darle legalidad a la Junta del Barrio porque aquí no está metida la política y ellos aspiran a formar una nueva junta integrada por copeyanos. En este aparte de su intervención el dirigente de barrio fue ovacionado por los manifestantes.

El pueblo es el que puede y nosotros somos el pueblo — agregó Terán Hernández— nos quieren dominar, pero nosotros no nos dejamos dominar; nos prohiben la construcción de un tanque de agua y ese tanque lo vamos a construir. Ellos mataron el tigre y ahora le tienen miedo al cuero, expresó el presidente de la Junta Pro-Mejoras del Barrio "Brisas de Oriente", refiriéndose a las autoridades gubernamentales.

Luisa Teresa Abache, madre de 4 niños y viuda desde hace dos años, construyó un rancho recientemente en el barrio, después de haber estado deambulando por diversos sitios ordenada por la junta presidida por Juanita Ramírez. Ella dijo a los periodistas que después de haber hecho la construcción fue amenazada con la Guardia Nacional, por parte de la señora Ramírez y otros integrantes de la Junta. Quiero que digan — expresó — que somos gente de trabajo y que preferimos luchar antes que exponernos a morir de frío y hambre ante el acoso a que estamos sometidos.

Pasadas las tres de la tarde, la orden de destrucción de ranchos estaba aún en vigencia y los manifestantes se mantenían a la expectativa para impedir lo que ellos consideran un atropello más del gobierno.

INSTITUTO
NACIONAL
DE PARQUES

VENEZUELA

MEMORANDUM

598

PARA: Personal administrativo, técnico y laboral

DE: Presidencia

ASUNTO: Utilización del Ferrocarril Los Teques-El Encanto.

FECHA: 3 de Enero de 1975.

En vista de que la obra en referencia ha sido prometida para ser puesta en servicio al público el próximo mes de Junio de 1.975, a partir de la presente fecha quedan suspendidas las visitas promocionales ó de cualquier otro tipo y solo se permitirá el traslado de aquellas misiones oficiales que por su caracter técnico ó administrativo sean debidamente autorizadas POR ESCRITO y firmadas por el Ing. Alberto Satine, el Dr. Enrique Tejera y el suscrito, quienes en cada caso se harán únicos responsables de sus respectivas misiones en todo sentido y especialmente en cuanto a los retardos que sufra la obra para su definitiva reinauguración.

Si alguna otra persona dispusiere un viaje nu autorizado, el personal que opera el tren no le dará curso al mismo y en caso de hacerlo serán suspendidos de sus funciones hasta tanto se conozcan los pormenores del caso para así aplicar las sanciones correspondientes.

Atentamente,

ANTONIO J. AGOSTINI H.
Presidente

AJAH/sha.-

INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES

598

Dr. Enrique Tejera París
Edif. Banco Hipotecario de
Crédito Urbano 7°piso
Esquina de Traposos
Avda. Universidad

De:

Ing° Antonio J. Agostini H.

Fecha: 13-1-75

Para su conocimiento y demás fines envío a Ud. copia del memorandum enviado al personal administrativo, técnico y laboral, para utilización del Ferrocarril Los Teques- El Encanto.

...o por:

Hora:

Fecha:

...aciones:

MEMO DE REMISION DE CORRESPONDENCIA
Procedencia — Control INDP

11-12-74

Constituída Junta Administradora del Ferrocarril de El Encanto y de los Parques Anexos.

Ayer en horas de la mañana con la asistencia de personas del sector público y privado, y de representantes de los medios de comunicación social, se constituyó la Junta Administradora del Ferrocarril de El Encanto y de los Parques Anexos, la cual quedó integrada por el Dr. Enrique Tejera Paris, Presidente de la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación; Ingº Roberto Agostini Centeno, Gerente General del Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado; Ingº Antonio Agostini, Presidente del Instituto Nacional de Parques; Suplentes: Sr. Ramón Aveledo, Ingº Héctor Acevedo Zuleta, e Ingº Alberto Satine.

La Junta Administradora Especial del Ferrocarril de El Encanto y de los Parques anexos, que preside el Dr. Enrique Tejera Paris - señaló el Ingº Roberto Agostini Centeno – coordinará con la ayuda del Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado, el Instituto Nacional de Parques, y el aporte del Congreso Nacional, la utilización de los 39 - inmuebles cedidos en usufructo por el ente Ferroviario para la recuperación de esta obra- cabe señalar que desde el primer momento el Instituto Nacional de Parques tomó a su cargo los trabajos de reconstrucción, que han sido delicados y laboriosos, todo en estrecha colaboración con el Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado y con la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación.

El Instituto de Ferrocarriles del Estado, además de contribuir con terrenos, material rodante y vías férreas, ha colaborado en la reconstruc-

../..

ción del material y en trabajos técnicos, el Ministerio de Obras Públicas y la Gobernación del Estado Miranda, han prestado también su importante ayuda y la Universidad Simón Bolívar realizó el Proyecto de los Parques. Igualmente es de justicia mencionar el aporte hecho por el Congreso Nacional, gracias al interés y estímulo que han prestado al proyecto numerosos Senadores y Diputados y a la oportuna inclusión en el Presupuesto Nacional, desde 1.972, de una partida especial para salvar esta obra.

Creemos que en esta fecha deben destacarse dos hechos manifestó el Dr. Enrique Tejera París - Presidente de la Junta Administradora de El Encanto y de los Parques Anexos— el primero es, naturalmente, la utilidad futura del complejo - Los Teques - El Encanto Tejerías - y el Segundo - es el ejemplo de coordinación y continuidad que representa la obra.

Finalizó informando el Dr. Enrique Tejera París— que el objeto de esta cesión que hace el Instituto de Ferrocarriles del Estado— es principalmente el de poner en funcionamiento el antiguo Ferrocarril de El Encanto y construir nuevos parques en Los Lagos, Potrerito, El Encanto y Las Mostazas y luego continuar esta cadena de parques hasta Tejerías que beneficiará a Caracas-Los Teques y las poblaciones de los Valles del Tuy - Durante tres períodos presidenciales, dos Institutos Autónomos y otras entidades públicas han colaborado en llevar adelante este proyecto.

El Encanto 11-12-74.-

El Nacional—Caracas: Viernes 13 de Diciembre de 1974

CONSTITUIDA JUNTA ADMINISTRADORA

del Ferrocarril El Encanto y Parques Anexos

El doctor Enrique Tejera París, el ingeniero Roberto Agostini Centeno y el presidente de la Legislatura de Miranda, Quirico Pérez, durante el recorrido por instalaciones del ferrocarril de El Encanto. (Foto Lugo).

Los Teques, 12. (Exclusivo).

Durante un acto realizado en El Encanto, sitio turístico ubicado en la parte sur de esta capital, se constituyó la Junta Administradora del Ferrocarril de El Encanto y de los parques anexos.

Durante una rueda de prensa ofrecida en ese sector se suministró la información al respecto y se firmó el acta constitutiva en donde se designa una comisión encargada de las actividades de este organismo.

El doctor Enrique Tejera París, uno de los principales promotores de la idea de restauración por el logro conseguido de El Encanto, preside la Junta, que la integran además, el ingeniero Roberto Agostini Centeno, presidente del Instituto de Ferrocarriles; el ingeniero Héctor Acedo Zuleta, el ingeniero Alberto Satine y el señor Ramón Aveledo.

El doctor Tejera París, presidente de la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación,

Carlos Lugo Rivero

y al momento de anunciar la constitución de la Junta Administradora, mostró su satisfacción por el logro conseguido de llevar nuevamente a El Encanto a lo que fuera antes: "un hermoso sitio de recreación y esparcimiento para los venezolanos y los turistas que visiten a nuestro país".

El presidente de la Asamblea Legislativa, señor Quirico Pérez, puso de manifiesto el interés de la Legislatura en los proyectos que están elaborados y que significan grandes mejoras para la conversión de un inmenso Parque Recreativo y Turístico que será extendido hasta Las Tejerías en el Estado Aragua.

El ingeniero Roberto Agostini Centeno anunció la entrega a la referida Junta de 30 inmuebles cedidos en usufructo con un valor superior a los 10 millones de bolívares y anunció también el aporte que contempla el Ejecutivo de Miranda en su presupuesto del año entrante de un millón de bolívares.

—Creemos que en esta fecha deben destacarse dos hechos —dijo el doctor Enrique Tejera París— el primero es la utilidad futura del complejo Los Teques-El Encanto-Las Tejerías, y el segundo el ejemplo de coordinación y continuidad que representa la obra.

Señaló también el doctor Tejera París: el objeto de esta sesión que hace el Instituto de Ferrocarriles del Estado es principalmente, de poner en funcionamiento el antiguo ferrocarril de El Encanto, y luego continuar esta cadena de parques hasta Las Tejerías que beneficiará a Caracas, Los Teques y las poblaciones de los Valles del Tuy.

Los integrantes de la comisión y personalidades especialmente invitadas cumplieron un recorrido por las amplias instalaciones del hermoso parque, y mostraron a los periodistas las mejoras que se cumplen en la actualidad.

13-12-74

Constituida Junta Administradora del Ferrocarril de El Encanto

Ayer en horas de la mañana con la asistencia de personas del sector público y privado, y de representantes de los medios de comunicación social, se constituyó la Junta Administradora del Ferrocarril de El Encanto y de los Parques Anexos, la cual quedó integrada por el doctor Enrique Tejera París, presidente de la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación; ingeniero Roberto Agostini Centeno, gerente general del Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado; ingeniero Antonio Agostini, presidente del Instituto Nacional de Parques; suplentes: señor Ramón Aveledo, ingeniero Héctor Acevedo Zuleta, e ingeniero Alberto Satine.

Una Cadena de Parques desde Los Caobos Hasta Tejerías

Propone el doctor Enrique Tejera París, como Presidente de la Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación

- El Instituto Nacional de Parques administra y mantiene 25 parques y tiene otros 10 en proceso de construcción, afirmó el doctor Antonio Agostini, Presidente del INAP
- El Tren de El Encanto prestaría servicio al público desde marzo del 75

El tren de El Encanto será puesto en servicio al público en marzo de 1975, anunció el ingeniero Antonio Agostini, en su carácter de presidente del Instituto Nacional de Parques.

—La demostración efectuada el pasado domingo —agregó— fue una invitación especial para los periodistas a título de promoción de esta obra. El tramo Los Teques-El Encanto aún no dispone de zonas recreacionales, unidades sanitarias y otras facilidades imprescindibles para que este lugar de indudable atractivo sea librado al público. Debemos instalar medicatura, y servicios de seguridad.

—Entre los proyectos ya en marcha figuran la puesta en servicio de tres locomotoras y la transformación de decenas de vagones en cómodos transportes de pasajeros. El tramo de líneas férreas es de 5 kilómetros y será recorrido en un tiempo de 15 minutos. Pensamos —agregó el doctor Agostini— prestar servicios alternados con dos trenes cada hora a cada media hora. El pasaje podría costar 5 bolívares, como una contribución del público a una parte del costo de mantenimiento. Los menores pagarían aproximadamente la mitad. En la estación de Los Lagos en el extremo de Los Teques, estamos construyendo un enorme Parque, y todo el complejo, desde allí hasta El Encanto, sería iniciado por una obra de Cruz Díez de proporciones arquitectónicas. La estación de Los Lagos estará terminada para principios de 1975. Por lo que respecta al Instituto Nacional de Parques —agregó finalmente— tiene bajo su administración y mantenimiento 25 parques en todo el país, y 10 más en proceso.

UNA CADENA DE PARQUES

El creador de esta iniciativa de rescate del tren de El Encanto y quien lo salvó de su completa, destrucción en 1967 cuando era Embajador de Venezuela en Washington, es el doctor Enrique Tejera París. Ya desde la década del 30 se insinuaba su gestión de rescate y preservación del ambiente y la recuperación y creación de parques, la que tomó forma institucional con la creación de ECOTEP, Fundación de Ecología, Tecnología y Planificación, de la que es presidente.

—En el transcurso de la próxima semana será electa la Junta Administrativa Especial —señaló el doctor Tejera París— que coordinará con la ayuda del Instituto Nacional de Ferrocarriles, el Instituto Nacional de Parques y el aporte del Congreso Nacional, la utilización de los 39 inmuebles cedidos en usufructo por el ente ferroviario para la recuperación de esta obra. La idea clave —agregó— es crear una cadena de parques entre Los Caobos y Tejerías. Para ello se cuenta con el aporte del Ministerio de Obras Públicas, la Gobernación de Miranda y el Concejo de Los Teques. La Fundación —señaló el doctor Tejera— no maneja fondos, sino que actúa como elemento catalizador entre las instituciones que actúan en el caso.

La mayor parte de los inmuebles cedidos por el Instituto Nacional de Ferrocarriles son apenas una franja siguiendo a lado y lado el trazado de la línea férrea. Esta gran cadena de parques servirá cuando esté concretada, en un plazo de 10 años, para contrarrestar los efectos de la "megalópolis" que formarán, La Victoria, Maracay, Valencia y Puerto Cabello.

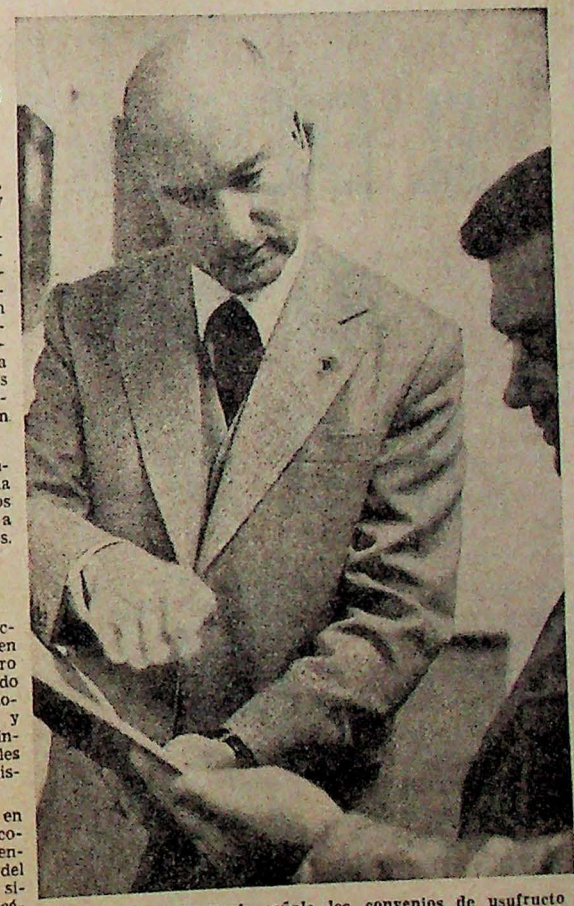
—En el transcurso del próximo año pensamos, además, iniciar investigaciones sobre el proceso de contaminación ambiental. Otro de los proyectos, ya en marcha, es el de la transformación de la Carretera Panamericana en una vía paisaje o vía escénica. Igualmente, queremos utilizar el trazado de la vía férrea, para la construcción de un paseo a pie hasta Tejerías.

En ese trayecto se irán creando otros grandes parques, cada uno con su fisonomía y objetivos diferentes. Se trata de un plan a desarrollar a lo largo de 10 años.

LA RECUPERACION DEL FERROCARRIL

El encargado del aspecto técnico de la recuperación del tren de El Encanto es el ingeniero Alberto Satine, quien ha venido trabajando en la renovación total de vías, túneles, vagones, y locomotoras. Nos informó el ingeniero Satine que las actuales son diesel de 750 HP; las mismas utilizadas en 1954.

En cambio, se espera poner en funcionamiento una vieja locomotora de vapor que actualmente se encuentra en el Museo del Transporte, para lo cual han sido contratados veteranos mecánicos colombianos especialistas en este tipo de máquina.



El doctor Tejera París señala los convenios de usufructo de los inmuebles del tren de El Encanto. (Foto García Solís)

6 de diciembre de 1974

Señor doctor
Antonio Agostini
Presidente del Instituto Nacional de Parques
Ciudad

Distinguido señor Presidente:

Esta es sólo para recordarle la terminación de los trabajos que viene ejecutando el Instituto Nacional de Parques en la restauración del Mirador de El Encanto.

El trabajo que ha hecho el Instituto es realmente admirable. Se ha hecho una reconstrucción total del kiosco o mirador que ha pasado a ser uno de los adornos más hermosos que puedan existir en parques de este tipo.

Sinembargo, habíamos quedado en terminar las ventanas para que no entrara la lluvia y estas ventanas, ya practicamente terminadas están en El Encanto hace ya un tiempo sin haber sido colocadas. Al parecer esto se debe a que el carpintero que trabaja allí es frecuentemente llamado, a veces por semanas enteras, a hacer trabajos fuera del Encanto. Me permito recomendar, ya que se acerca la época de dar fin al parque y empiezan a haber visitantes que puedan dañar sus instalaciones, que se den instrucciones a que se termine inmediatamente ese mirador, colocando las ventanas correspondientes, conforme a las instrucciones que el instituto había dado previamente.

Con mis excusas por tantas molestias, lo saludo muy cordialmente,

Enrique Tejera Paris
Presidente

5 de diciembre de 1974

Señor doctor
Antonio Agostini
Presidente del Instituto Nacional de Parques
Ciudad

Distinguido amigo:

Me es grato dirigirme a usted con el objeto de plantearle un problema que estoy viendo en la construcción que se está haciendo actualmente en la estación de El Encanto.

Como lo había advertido ya verbalmente hace más de un mes, los pilares que se están construyendo en la extensión de la estación, o sea sobre el anden, van a quedar apenas a 48 centímetros de distancia de la locomotora cuando pase por el anden; esta distancia de la más peligrosa de todas, porque no solo impide que los freneros se puedan asomar como lo hacen normalmente en su trabajo, pone en peligro seriamente a cualquier pásajero del tren que saque el brazo o la cabeza, sino que además puede triturar a una persona entre el pilar y los trenes o hacerla caer entre las ruedas del ferrocarril.

Como he señalado en varias oportunidades y en particular al arquitecto Oliva, no puede mediar menos de 1.50 metros entre los pilares y el tren. El arquitecto Oliva siguió esta regla en la estación de El Encanto, pero me temo que los constructores o quien hizo el diseño del anden no la siguió.

Creo que debe detenerse de inmediato la construcción de estos pilares.

Debe rediseñarse la estación y nos complacería mucho, en la Junta Administradora del Ferrocarril, ver los planes revisados antes de que continúe la construcción.

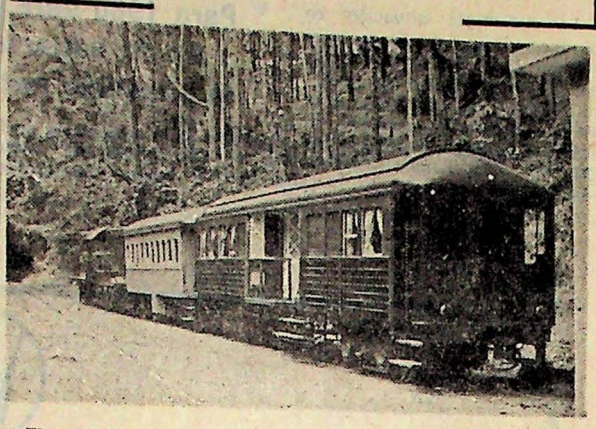
Reciba usted un muy cordial saludo de su amigo,

Enrique Tejera París
Presidente

El UNIVERSAL - 2 de diciembre de 1974

BRUJULA

Sólo Dentro de 2 Meses Entrará en Servicio Tren para El Encanto



El tren de El Encanto, totalmente restaurado. En primer término el wagon presidencial, inaugurado por el General Crespo en 1894.

CARACAS, diciempre de 1974.—Preguntábamos ayer al ingeniero Antonio Agostini, Presidente del Instituto Nacional de Parques, acerca de la fecha en la cual entrará definitivamente en servicio el ferrocarril hacia El Encanto. Como resultado de algunas informaciones imprecisas, algunas personas, entre éstas directores de escuelas, consideran que ya el tren está listo para operar dentro de un itinerario fijo. Nuestros deseos precisamente son esos —ripostó Agostini—, pero aunque el ferrocarril propiamente dicho ha sido totalmente supervisado y luce en perfecto estado de funcionamiento, el problema consiste en que actualmente se está ampliando la estación de El Encanto, lo cual dificulta las operaciones regulares y mucho más aún la presencia de un elevado número de pasajeros. Superada esta dificultad, que esperamos sea dentro de dos meses, pondremos en servicio este centro recreativo.

De paso recordó el entusiasmo de aquellos que hace años integraron el grupo encaminado a rescattar este tramo de 16 kilómetros entre Los Teques y el pintoresco paseo, en área que perteneció en el pasado en concesión a la empresa ferroviaria que había construido la línea Caracas-Valencia. "Este bosque, hoy embellecido, es complemento de la idea original que tuvo ese grupo de compatriotas, entre otros el doctor Enrique Tejera París, el Ingº Alberto Sattine y algunos directivos del Museo del Transporte, al promover esta fundación conocida como la del "Ferrocarril Histórico de El Encanto", y la cual no sólo ha de cumplir con las exigencias de todo centro recreativo principalmente útil para escolares, sino que de contar como esperamos con el interés y respaldo de las organizaciones que impulsan el turismo, lo convertiremos próximamente en uno de los centros pintorescos más visitados que existen en los alrededores de Caracas". Mencionó asimismo el Presidente del INAP, el apoyo recibido del titular del MOP, Ingº Arnoldo José Gabaldón, quien ha visto con interés el progresivo desarrollo de esta iniciativa y a la cual sin duda se sumarán otras encaminadas a proporcionar medios sanos de entretenimiento a nuestras clases populares. Señaló igualmente el doctor Agostini, la simpatía demostrada por el Gobernador de Miranda, Manuel Mantilla, quien ya ha realizado algunos paseos de inspección por la zona, la cual queda en jurisdicción del gobierno regional. El reacondicionamiento de los equipos del ferrocarril culmina con el grato aspecto que ofrecen sus dos potentes locomotoras y los antiguos wagones de pasajeros, entre éstos uno muy original y alfombrado, que posee recibo, baños y dormitorios, bellamente decorado, el cual entró en servicio el año 1894 y fue traído para cumplir funciones de wagon presidencial. En el mismo viajaron numerosas veces hasta Villa de Cura y Maracay, el General Joaquín Crespo y sus Ministros, bajo cuya administración inició sus actividades el Gran Ferrocarril de Venezuela.

Si para algunos compatriotas que han doblado la esquina de los cincuenta, el trencito viene a ser motivo de gratas evocaciones, para las nuevas generaciones representa un motivo de fascinante atracción, no sólo por lo de excepcional que tiene un paseo por entre montañas y hondonadas perfumadas de capín-melao, sino por las múltiples atracciones que ofrece la singular belleza del paisaje. Nos decía el profesor José Antonio Calcaño que a ratos el trencito parece un ferrocarril de juguete, en medio de la inmensidad de las montañas que atraviesa con sus tres viaductos y sus 7 túneles. Y no es para menos esta impresión en la hora del Jumbo Jet y de otras muestras prodigiosas del transporte.

Guillermo José SCHAEL.

Enfoque

Atractivo Turístico Para Miranda

Recuperación de la "HALCON"

Destinada al Tren Histórico de "EL ENCANTO"

LOS TEQUES, agosto de 1975. —La restauración sustancial de la Locomotora "Halcón" en los talleres del Museo del Transporte patentizan las posibilidades de hacer bien las cosas cuando funcionan los mandos y se vigilan de cerca los trabajos. La locomotora recuperada perteneció al Gran Ferrocarril de Venezuela que junto a otras máquinas recorrió infinidad de veces la ruta Caracas-Valencia (inaugurada el 1° de febrero de 1894) de 186 kilómetros llevando y trayendo pasajeros, cosechas de fruto, mercancías, de los ámbitos rurales y urbanos del Distrito Federal, Miranda, Aragua y Carabobo". El delicado trabajo de restauración de la máquina viene a ser un esfuerzo que combina ingenio humano con la mecánica y va a producir el milagro de ver nuevamente en actividad a un equipo que cumplió largos años de servicio, entre 1895 y 1952. Formaba parte con la "Gavilán", la "Cóndor", la "Apure" y la "Guárico" del lote de potentes máquinas alemanas con las cuales empresarios del Gran Ferrocarril de Venezuela, movían convoyes en la ruta Caracas y valencia, y viceversa, ostentando u récord admirable de no accidentes durante más de medio siglo de trajin en recetas y también por escarpadas montañas". Lo cierto y real es que la "Halcón" está rescatada y el sueso ha producido grata repercusión en Los Teques, ciudad donde aún viven los maquinistas Wach y Figueroa, quienes dentro de la cabina de instrumentos andaron y desandaron cientos de veces la trocha empinada de los Altos, cubierta en la estación lluviosa de niebla, un verdor reconfortante, flores multicolores, hilos de agua fría, cantar de aves y matices de plumas, bajo el cielo oscuro que ocasionalmente parecía brotar de la espesa región serrana cercana a la vía férrea. Cuando partía de Caracas cargada de valiosos materiales para el comercio y de gentes que iban a diferentes localidades, la locomotora "Halcón" subía a 1.227 metros, punto en el cual atrevasaba el tunel Corozal, de las inmediaciones de Los Teques,

Aníbal Laydera Villalobos

y de seguida empezaba el descenso a Las Tejerías, población situada a 500 metros sobre el nivel del mar.

Gracias al empeño del doctor Enrique París, y los ingenieros Antonio J. Agostini y Alberto Satine, estimulados frecuentemente por el Ministro de Obras Públicas doctor Gabaldón y por la Directiva del Museo del Transportem el Ferrocarril Histórico de El Encanto finalmente iniciará su funcionamiento, iniciando la marcha de Camatagua (sitio en donde han colocado la estación de embarque) al terminar la Avenida Bertorelli, hasta parar en el umbrío bosque El Encanto, uno de los tantos hermosos parques que nos dejara Gustavo Knopp, ingeniero alemán de reconocida preferencia hacia los árboles y defensor de la fauna y de los manantiales del largo trayecto, en especial de Carapa a Las Tejerías. Conviene brevemente conocer los orígenes del Ferrocarril Histórico Los Lagos-ElEncanto: "...nació del espíritu conservacionista de un grupo de hombres dedicados a diferentes actividades, pero identificados en el propósito común de preservar el tramo que va de Los Teques hasta el pintoresco paseo, situado a 14 kilómetros al oeste de la ciudad, en la zona montañosa que conduce a Tejerías y desarrollado a los comienzos del presente siglo". Pero también merecen cita los componentes de la Directiva Fundadora del Museo del Transporte: Presidente de la República, Presidente Honorario, y miembros activos: señor Eugenio Mendoza, presidente; ingeniero Antonio J. Agostini, Vice-Presidente; doctor Santiago Hernández Ron, Tesorero; y doctor Manuel Rafael Rivero, doctor Carlos Enrique Tovar, doctor Enrique Tejera París, doctor Alfonso Márquez Añez, general Oscar Clavo Mejías, doctor Justino de Azcárate, Capitán Alfredo Vélez: Suplentes, y Vocales principales: doctor Mauro Páez Pumar, Guillermo José Schael, ingeniero Alfredo Lefuente, doctor José A. Giacopini Zárraga, doctor Carlos Mendiza G. e ingeniero Alberto J. Satine.

Otro motivo de repercusión en todas las capas de la población distrital comprende la inyección económica que dejará el excursionista caraqueño al poner en actividad el Ferrocarril Histórico. Para satisfacer las mínimas necesidades de los paseantes, proximamente se instalarán kioskos especiales que estarán bajo la supervisión del Consejo Municipal, a objeto de librar al visitante de las especulaciones e incomodidades. Y para terminar considero de justicia reconocer publicamente la devoción, dedicación y entusiasmo de la Directiva fundadora (1970) y de la actual Directiva (1975-1977) en la búsqueda y adquisición de antiguos vehículos, y particularmente la gestión del ingeniero Antonio J. Agostini, Enrique Tejera París, Alberto Satine y Guillermo José Schael en lo concerniente a las realizaciones en Los Teques, tanto en los Parques Knopp y l Encanto, como en el Ferrocarril. Es para mi satisfactorio anunciar que para el mes de octubre funcionará el transporte a El Encanto, gracias al Museo del Transporte y al Instituto Nacional de Parques.

Y como dato específico, destacará el hecho de que la máquina "Halcón" consume a originalmente koque (carbón de piedra) uno de los viejos combustibles, de moda nuevamente ante la crisis enérgetica o el alto costo de los carburantes derivados del petróleo.

T E L E G R A M A

INGENIERO DIAZ GRANADOS
FERROCARRILES NACIONALES
SANTA MARTA - COLOMBIA

RECIBI ATENTO TELEGRAMA Y ESCRIBIRE A DOCTOR ORDUZ E INGENIERO HECTOR OSORIO ANTES DE VISITAR PERSONAL - MENTE TALLERES BOGOTA JUNTO CON INGENIERO SATINE JEFE FERROCARRIL TURISTICO DE VENEZUELA

AMIGO Y SERVIDOR
ANTONIO AGOSTINI

Ferro

1151

MSM CAD2549 VB 160/
VGA TDL CD 039
SANTAMARTA MAG COLOMBIA 39/30 15 1601

INGENIERO ANTONIO AGOSTINI
FUNDACION MUSEO DEL TRANSPORTE
CARACASVLA

2052 COMUNICOLE DOCTOR ORDUZ GERENTE GENERAL FERROCARRILES
ESTA DISPUESTO COLABORAR PROGRAMA
REPARACION LOCOMOTORA VAPOR PUNTO FAVOR COMUNICARSE
CON INGENIERO HECTOR OSORIO DIRECTOR GENERAL TALLERES BOGOTA
TELEFONO 349299 ATENTO SERVIDOR
DIAZGRANADOS

COLL 349299

TELECOMUNICACIONES DE VENEZUELA
COMUNICACION CON TODO EL MUNDO

R. Agostini

Administración de Ferrocarriles del Estado

ESTACION CAÑO AMARILLO APARTADO 146. CABLE INSTFERRO - CARACAS

No. 1016- 0542

Barq.

Caracas, 13 SET 1974

Ciudadano
Ingº Alberto J. Satine Z.
Secretario Ejecutivo de la
Fundación Museo del Transporte
Caracas.-

Cumplo en dirigirme a Ud. en la oportunidad de hacer referencia a la comunicación que enviara al ciudadano Héctor Acevedo Zuleta, Secretario General del Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado, mediante la cual solicita que se dicten las instrucciones necesarias a nuestra Administración en Barquisimeto, para que la Fundación Museo del Transporte, pueda proceder a trasladar tres (3) locomotoras General Electric, propiedad del IAAFE.

Siendo el caso de que en los planes que adelanta el actual Consejo Directivo del Instituto, se contempla la utilización de las referidas locomotoras, nos vemos en la imperiosa necesidad de dejar sin efecto el ofrecimiento que de las mismas les hiciera el ex-Gerente General de este Instituto, doctor Tomás E. Reyna Plaza, según oficio Nº 1016-938 del 17-11-72, ya que las referidas locomotoras las requiere el Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado.

Atentamente,

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

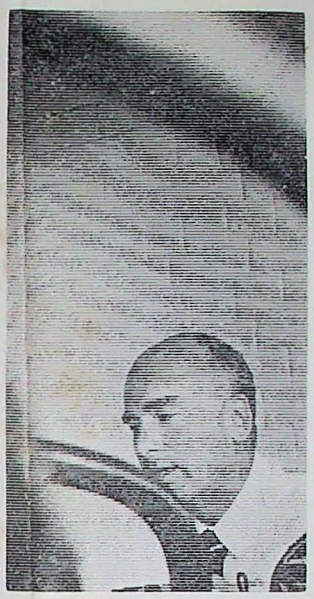
Roberto Agostini C.
Gerente General

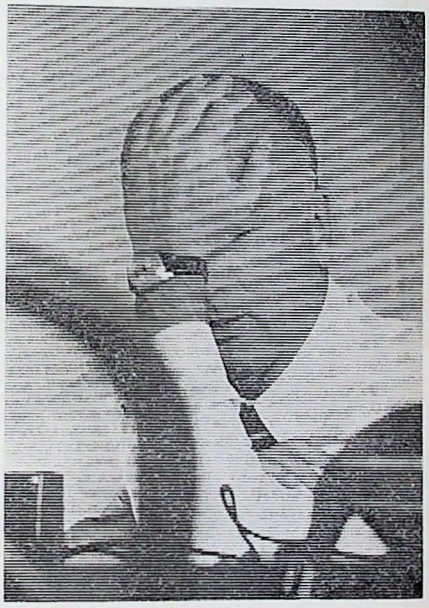
RAC/LMQ/erb

llamarmelo y hacerme esta.

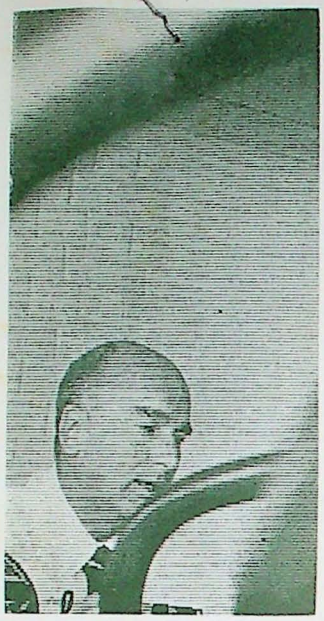
REVISTA "M" / No. 50

Julio - Septiembre 1974





ENTREVISTA
A LOS
DOCTORES
ENRIQUE TEJERA PARIS
Y PEDRO LLUBERES



Revista M visitó el sitio donde se inicia el proyecto de una gran cadena de parques, y tuvo la oportunidad de entrevistar a los Dres. Enrique Tejera París y Pedro Lluberes, ligados al proyecto por múltiples razones y motivos.

Es importante el trabajo de recuperación y mantenimiento de zonas tan maravillosamente dotadas por la naturaleza que servirán ecológicamente de equilibrio a otras densamente pobladas, y que además proveerán a un gran número de venezolanos de grandes espacios para recreación y esparcimiento.

Básicamente sabemos que los terrenos del primero de los parques, el de Los Lagos, están situados al Sur-Oeste de Los Teques-Tejerías. Este formaría parte de un sistema que comenzó con la rehabilitación de los parques Knopp y El Encanto, al cual se incorporarían otros como el de Las Mostazas y Potrerito, que se desarrollarían en viejas haciendas a lo largo de la vía férrea hasta llegar a Tejerías.

El parque se encuentra dentro de una cuenca donde la topografía es accidentada, pero tiene un área bastante plana en la parte inferior del valle. La altura varía de 1.200 a 1.300 metros sobre el nivel del mar.

La vegetación consiste primordialmente en plantas y árboles autóctonos, y también un bosque de eucaliptus.

El clima es muy agradable, y la topografía y vegetación hacen el sitio propicio a la recreación de montaña.

Tiene dos vías de acceso. La principal en la Avenida Bertorelli, que es una arteria importante de Los Teques. También hay acceso directo de la carretera Panamericana a la Avenida Bertorelli.

El área total del Parque Los Lagos es de 33,59 Has. y de esto se ha desarrollado el 20%. Su capacidad de estacionamiento será de 116 automóviles, y el resto será destinado a actividades recreacionales de varios tipos, tales como excursión, picnics, granja infantil, canchas deportivas, parque infantil, campamentos, lago y restaurantes.

Dr. Tejera París, ¿qué puede Ud. decirnos sobre esta cadena de parques?

E T P
—Ustedes van a perdonar si comienzo hablando en primera persona, pero así nació el proyecto, por un interés y un trabajo personal.

—¿En qué forma?

E T P
—Desde 1936 estaba muy interesado en el salvamento de todos estos parques, en utilizar toda esta región para fines recreativos, y en 1967, estando de Embajador de Venezuela en Washington, supe que se estaba destruyendo el ferrocarril para venderlo como chatarra. Llamé entonces por teléfono al Presidente Leoni, y le dije que se estaba destruyendo algo que tiene gran valor histórico. El Presidente me contestó que lo mejor era que viniera yo mismo para ver qué se podía hacer.

—¿Y qué hizo Ud.?

E T P
—Al día siguiente ya estaba en Caracas. Invité al Dr. Juan Pablo Pérez Alfonzo, después a los Ings. Agostini y Satine, y vinimos con el Sr. Flach, quien era el que manejaba la locomotora en ese momento. Llegamos, y físicamente detuvimos la destrucción de un viaducto, el cual habían comenzado a echar abajo.
Recuerdo el asombro de los contratistas, quienes preguntaron por orden de quién se paraba eso.
"Por orden del Gobierno", les contesté.
"¿Y quién es el Gobierno?"
"Yo soy el Gobierno", les dije.

—Según tenemos entendido, no fue en ese momento en que se inició la recuperación de los parques.

E T P
—Efectivamente, después de eso, ya no hubo quien se ocupara del asunto. Era la época electoral, el final de un Gobierno y el principio de otro, y nosotros mismos, con nuestro esfuerzo, movíamos la locomotora para que la selva no se tragara el ferrocarril (a veces tuvimos que poner dinero de nuestro propio bolsillo para el gasoil). Pero lo más importante fue que se detuvo la destrucción que había comenzado desde Caracas y Valencia, simultáneamente.

—¿Y cuál fue el siguiente paso?

E T P
—El tren vegetó durante un tiempo, hasta que llegó el momento en que los acumuladores se echaron a perder, y el costo de uno de ellos era de Bs. 6.000. Nos entró una gran desilusión al pensar que se podía perder el proyecto, y decidimos plantear el asunto al Congreso. Como se estaba discutiendo el Presupuesto, incluimos una partida (de modo un tanto arbitrario), "Para empezar los trabajos del Parque de Los Lagos, etc... Bs. 600.000".

—¿Cuál fue la reacción del Congreso?

E T P
—El presupuesto fue aprobado, y pedí que constara que el ejemplar auténtico era el que estaba en manos del Secretario y de mi amigo el Presidente.
A la semana me llamaron del Ministerio de Hacienda para preguntarme si yo había agregado una partida, porque el presupuesto no cuadraba. Entonces explicamos y pedimos que trabajaran en base a esa pequeña modificación.
Así se comenzó a trabajar.

—Eliminados los inconvenientes económicos, el proyecto habrá marchado "sobre ruedas".

E T P
—Lamentablemente no fue así, pues esto dio origen a otro tipo de problemas que se desarrollaron en esta forma: Al enterarme de la aprobación del Presupuesto, llamé al Gobernador del Estado Miranda para darle la buena noticia. Era alrededor del 24 de noviembre.
El 1º de diciembre me llamaron el Ing. Satine y el Sr. Flach, para avisarme que estaban invadiendo con ranchos la zona de los lagos (parece que una concejal, evidentemente a sabiendas de lo sucedido, y de que había dinero para sacar los ranchos, estaba propiciando una invasión).

—¿Cómo hicieron frente a esto?

E T P
—Con mucha paciencia, ya que comenzó entonces una conversación kafkiana, que duró un mes, entre el Secretario Dr. Machado, quien fue de gran utilidad en esto, el Gobernador que repetía sistemáticamente que no se estaban haciendo ranchos, Satine y Flach que me informaban de hora en hora lo que estaba sucediendo en el parque, y naturalmente los que empujábamos el proyecto.

—Evidentemente, un período de mucha tensión.

E T P

Al fin el Presidente Caldera ordenó una especie de confrontación del Gobernador con nosotros ante el Ministro del Interior, y gracias a la intervención del Presidente de la República, enviaron Guardias Nacionales y se detuvo la invasión.

Yo no había pensado al comienzo sino en la rehabilitación del Parque El Encanto, pero el Parque Knopp estaba en muy malas condiciones, y el Parque del Este hizo uso de una parte del dinero y lo salvó, siendo el primero de esta serie de parques.

—¿Cómo continuaron los trabajos?

E T P

—Pensé que si no se hacía nada en Los Lagos, se iba a formar de nuevo un tapón de ranchos allí que impediría el paso hacia el resto del proyecto. Entonces se nos ocurrió que podíamos continuar prolongándolo hasta Tejerías.

—¿Recibieron apoyo de alguna entidad?

E T P

—Tuvimos la suerte de que en esa época se designara un nuevo director del Instituto de Ferrocarriles, el Ing. Reyna Plaza. El es un hombre sumamente competente, movido, capaz de decidir. Nuestro proyecto comenzó a avanzar con la colaboración del Parque del Este y el Instituto de Ferrocarriles con los Ingenieros Agostini, Satine y Reyna Plaza. Al comienzo de los trabajos, Satine alargó la vía férrea hasta donde empieza ahora, a fin de impedir el paso por lo que se había convertido ya en un camino para los ranchos. Había grandes letreros amenazando de muerte a Flach y Satine. Eso se resolvió también, pero todavía desearía que se hiciera una reubicación bien planificada.

—¿Y de quién es obra el proyecto físico?

E T P

—El Parque del Este contrató a la Universidad Simón Bolívar para que hiciera el primer proyecto completo, que fue el del Parque de Los Lagos.

La idea general es la siguiente: a) utilizar los terrenos del antiguo ferrocarril, a través de una organización llamada Fundación de Ecología que creamos para ese fin, a la que el Instituto de Ferrocarriles traspasó todas sus propiedades aquí; b) mantener el ferrocarril hasta El Encanto, y convertir el resto, que tiene muchos túneles y es muy hermoso, en una vía peatonal y de caballos hasta Tejerías (de 40 a 50 Km.). En total tendremos un parque continuo de unos 60 Km., en el cual se podrá pasear, y donde habrá refugios, puestos de guardabosques, etc. Cada uno de los parques tendrá un ambiente diferente: por ej.: este parque donde estamos ahora va a ser contemplativo. En Los Lagos va a haber una zona familiar para picnics. Al Norte de El Encanto haremos otro parque (Potrerito), que va a ser como un gran museo al aire libre, con valiosas obras de arte, y servirá también para reuniones artísticas, científicas, etc. Después, en Las Mostazas, vamos a colocar haciendas donde los niños podrán ver de dónde sale la leche, además de tener chivos y animales diversos. Otra obra será una hacienda de café, donde se podrá observar cómo se cultiva y recoge, y en el resto ya Satine va a comenzar la limpieza, hasta terminar con un parque en Tejerías (infortunadamente, ya invadido también de ranchos). De este modo se va a crear una gran cadena de parques metropolitanos que servirán a la vez a Caracas y a la región de los Valles de Aragua, es decir, al complejo Tejerías-La Victoria-Maracay-Valencia-Puerto Cabello.

—¿Cuál es el presupuesto total?

E T P

—Hemos completado el nuevo presupuesto, que llevará cuatro millones y medio de bolívares, y nos permitirá construir en un año, y a muy bajo costo, este parque. El Instituto de Estudios Regionales y Urbanos de la Universidad Simón Bolívar está preparando un estudio intensivo del proyecto completo. También construiremos el Parque de Caricuao, que tiene 300 Has., o sea cuatro veces el tamaño del Parque del Este.

Creemos que estos parques que parten de Los Caobos, en Caracas, transformarán a la Panamericana en una vía panorámica, o sea un boulevard inter-metropolitano. También contamos con fondos para iniciar los estudios de este proyecto.

—Dr. Lluberes, ¿podría Ud. brindarnos sus comentarios sobre el tema?

P LL

—Este es un proyecto muy grande, y sumamente ambicioso. Comenzamos con el parque Los Lagos porque es muy importante, no propiamente por su tamaño, ya que sólo tiene alrededor de 30 Ha., sino precisamente porque constituye la entrada a todo el sistema. Hubiera sido, dada la situación de amenaza, extremadamente peligrosa la proliferación de ranchos, cerrándose así todo acceso al conjunto.

CADENA DE PARQUES

Artículo para Revista M N°48

(Los Dres. Enrique Tejera París y Pedro Lluberes han hecho ya las correcciones del caso.)

Revista M visitó el sitio donde se inicia el proyecto de una gran cadena de parques.

Es importante el trabajo de recuperación y mantenimiento de zonas tan maravillosamente dotadas por la naturaleza, que servirán ecológicamente de equilibrio a otras densamente pobladas, y que además proveerán a un gran número de venezolanos de grandes espacios para recreación y esparcimiento.

Se efectuó allí una reunión con los Dres. Enrique Tejera París y Pedro Lluberes, el Ing. Satine y el Sr. Flach. Disfrutando del paisaje se encontraba también el conocido escritor y periodista Dr. Juan Liscano.

Básicamente sabemos que los terrenos del primero de los parques, el de Los Lagos, están situados al Sur-Oeste de Los Teques-Tejerías. Este parque formaría parte de un sistema que comenzó con la rehabilitación de los parques Knopp y El Encanto, al cual se incorporarían otros como el de Las Mostazas y Potrerito, que se desarrollarían en viejas haciendas a lo largo de la vía férrea hasta llegar a Tejerías.

El parque se encuentra dentro de una cuenca donde la topografía es accidentada, pero tiene un área bastante plana en la parte inferior del valle. La altura varía entre 1200 a 1300 metros.

La vegetación consiste primordialmente en plantas y árboles autóctonos, y también un bosque de eucaliptos.

El clima es muy agradable, y la topografía y vegetación hacen el sitio propicio a la recreación de montaña.

Tiene dos vías de acceso. El principal en la Avenida Antonio Bertorelli, que es una arteria importante de Los Teques. También hay acceso directo de la Carretera Panamericana a la Avenida Bertorelli.

El área total del Parque Los Lagos es de 33,59 Has.
El porcentaje de área desarrollada con respecto al área total es del 20%.

La capacidad programada para estacionamiento es de 116 carros.
Los tipos de recreación serán los siguientes:

Pendiente alta montaña:	Excursión
	Picnic
	Camping
	Trailers
	Granja Infantil
Parte plana - Deportes:	Canchas deportivas
	Parque Infantil
	Lago
	Restaurante
	Paseos

./..

Transcribimos a continuación las declaraciones ofrecidas sobre tan importante proyecto por los doctores Tejera París y Pedro Lluberes.

Dr. Enrique Tejera París.

Ustedes van a perdonar si comienzo hablando en primera persona, pero en realidad así nació el proyecto.

Desde 1936 estaba muy interesado en el salvamento de todos estos parques, y en utilizar toda esta región para fines recreativos.

En 1967, estando de Embajador en Washington, supe que se estaba destruyendo el ferrocarril para venderlo como chatarra. Llamé entonces por teléfono al Presidente Leoni y le dije que se estaba destruyendo algo que tiene gran valor histórico. El Presidente Leoni me contestó que lo mejor era que viniera yo mismo para ver qué se podía hacer. Al día siguiente ya estaba en Caracas. Invité al Dr. Juan Pablo Pérez Alfonso, y después conocimos al Dr. Agostini y al Ing. Satine, y vinimos con el Sr. Flach, que era quien manejaba la locomotora en ese momento. Llegamos, y físicamente detuvimos la destrucción de un viaducto, el cual habían comenzado a hechar abajo.

Recuerdo el asombro de los contratistas, quienes preguntaron por orden de quién se paraba eso.

- Por orden del Gobierno - les contesté
- ¿Y quién es el Gobierno?
- Yo soy el Gobierno, les dije

Dr. Juan Liscano.- ¿Qué contratistas eran esos?

Dr. Enrique Tejera París- unos contratistas de chatarra, de Sivensa.

Después de eso ya no hubo quien se ocupara del asunto. Era la época electoral, el final de un Gobierno y el principio de otro, y los que estamos aquí presentes, con nuestro esfuerzo, movíamos la locomotora para que la selva no se tragara el ferrocarril. (a veces tuvimos que poner dinero de nuestro propio bolsillo para el gasoil!)

Pero lo más importante fue que detuvimos la destrucción que había comenzado desde Caracas y Valencia, simultáneamente.

Luego el tren vegetó durante un tiempo, hasta que llegó el momento en que los acumuladores se hecharon a perder, y el costo de uno de ellos era de Bs. 6.000.

Nos entró una gran desilución al pensar que se podía perder el proyecto. Entonces nos decidimos a plantear el asunto al Congreso, por mi propia posición como Senador por el Distrito Federal. Como se estaba discutiendo el Presupuesto, incluímos una partida (de modo un tanto arbitrario), "Para empezar los trabajos del Parque de Los Lagos", etc., Bs. 600.000.

Cuando el Presupuesto fue aprobado, pedí que constara que el ejemplar auténtico era el que estaba en manos de mi amigo el Presidente, (Pérez Díaz estaba muy impresionado, pensando seguramente que era una triquiñuela, algo nuevo que estábamos fraguando). A la semana me llamaron del Ministerio de Hacienda para preguntarme si yo había agregado una partida, por que el presupuesto no cuadraba, entonces explicamos y pedimos que trabajaran en base a esa pequeña modificación.

Así se comenzó a trabajar.

Llamé entonces al Gobernador del Estado Miranda y le día la buena noticia. Era alrededor del 24 de noviembre. El 1°de diciembre me llamaron el Ing. Satine y Flach, para avisarme que estaban invadiendo con ranchos la zona de los lagos, (parece que una Concejal, evidentemente a sabiendas de lo sucedido, y de que había dinero para sacar los ranchos, estaba propiciando una invasión).

Comenzó entonces una conversación kafkiana, que duró un mes, entre el Presidente, el Secretario Dr. Machado, quien fue de gran utilidad en ésto, el Gobernador que repetía sistemáticamente que no se estaban haciendo ranchos, y Satine y Flach que me informaban de hora en hora lo que estaba sucediendo en el parque, y naturalmente los que empujábamos el proyecto.

Al fin el Presidente ordenó una confrontación del Gobernador con nosotros ante el Ministro del Interior, y gracias a la intervención del Presidente de la República, enviaron Guardias Nacionales y se detuvo la cosa.

Yo no había pensado al comienzo sino en la rehabilitación del Parque de El Encanto, pero el Parque Knopp estaba en muy malas condiciones, y el Parque del Este usó parte del dinero y lo salvó. (fué el primero de esta serie de parques)

Pensé que si nosotros no hacíamos nada en Los Lagos, se iba a formar de nuevo un tapón de ranchos allí que impediría el paso hacia el resto del proyecto. Entonces se nos ocurrió que tal proyecto podría prolongarse hasta Tejerías.

También tuvimos la suerte de que en esa época se designará un nuevo Director del Instituto de Ferrocarriles, el Ing. Reyna Plaza. El es un hombre sumamente competente, movido, capaz de decidir. Nuestro proyecto comenzó a avanzar con la colaboración del Parque del Este y el Instituto de Ferrocarriles con los Ingenieros Agostini, Satine y Reyna Plaza. Al comienzo de los trabajos, Satine alargó la vía férrea hasta donde empieza ahora, a fin de impedir el paso por lo que se había convertido ya en un camino para los ranchos. Había grandes letreros amenazando de muerte a Flach y Satine. Eso se resolvió también, pero todavía desearía que se hiciera una reubicación bien planificada.

El Parque del Este contrató a la Universidad Simón Bolívar para que hiciera el primer proyecto completo que fué el del Parque de Los Lagos. La idea general es la siguiente: a) utilizar los terrenos del antiguo ferrocarril, a través de una organización llamada Fundación de Ecología, que organizamos para ese fin, a la que el Instituto de Ferrocarriles traspasó todas sus propiedades aquí; b) mantener el ferrocarril hasta El Encanto, y convertir el resto, que tiene muchos túneles y es muy hermoso, en una vía peatonal y de caballos hasta Tejerías (de 40 a 50 Km)

O sea, que en total tendremos un parque contínuo de unos 60 Kms. en el cual se podrá pasear , y donde habrá refugios, puestos de guardabosques, etc. Cada uno de los parques tendrá un ambiente diferente. Por ejemplo: este parque donde estamos ahora va a ser contemplativo. En los Lagos va a haber una zona familiar para picnics. Al norte de El Encanto haremos otro parque (Potrerito), que va a ser como un gran Museo al aire libre, con valiosas obras de arte, y también servirá para reuniones artísticas, científicas, etc. Después, en Las Mostazas, vamos a colocar haciendas donde los niños podrán ver de dónde sale la leche, además de tener chivos y animales diversos. Muchas serán haciendas de café, donde se podrá observar cómo se cultiva y recoge; y el resto, ya Satine va a comenzar la limpieza de la zona, hasta terminar con un parque en Tejerías (ya invadida también de ranchos, infortunadamente).

./..

De este modo se va a crear una gran cadena de parques metropolitanos que servirán a la vez a Caracas y a la región de los Valles de Aragua, es decir al Complejo Tejerías-La Victoria-Maracay- Valencia-Puerto Cabello.

Hemos completado el nuevo presupuesto, que llevará 4 millones y medio de bolívares, y nos permitirá construir en un año, y a muy bajo costo, este parque. El Instituto de Estudios Regionales y Urbanos de la Universidad Simón Bolívar está preparando un estudio intensivo del proyecto completo.

También construiremos el Parque de Caricuao, que tiene 300 Ha. o sea cuatro veces el tamaño del Parque del Este.

Creemos que se puede hacer una gran cadena de parques, que partiendo de Los Caobos, en Caracas, transforme a la Panamericana en una vía panorámica, o sea un boulevard inter-metropolitano. También contamos con fondos para iniciar los estudios de este proyecto.

Entonces tendremos una cadena verde desde Los Caobos hasta Tejerías

Dr. Pedro Lluberes.

- En realidad, el Parque Los Lagos es muy importante, no propiamente por su tamaño, ya que sólo tiene alrededor de 30 Ha., sino precisamente porque constituye la entrada a todo el sistema.

Hubiera sido, dada la situación de amenaza, extremadamente peligrosa la proliferación de ranchos, cerrándose así todo acceso al conjunto.

De manera que la operación fue crucial: la eliminación de ranchos, y el despeje del acceso a ese pequeño parque.

El Parque Los Lagos, que es de donde parte el ferrocarril, es de tipo familiar, de recreación activa, y donde se ha tratado de conservar las zonas accidentadas de colinas, y la vegetación que está en buen estado y es muy atractiva en algunos puntos.

Lamentablemente no se pudo salvar la antigua estación de Los Teques, porque lo ideal hubiera sido tomar el ferrocarril allí para transitar por todo el sistema. A falta de eso hemos logrado, un poco apretadamente, un acceso aceptable desde la Panamericana. Tenemos aún que expropiar un terreno para estacionamientos, y existe la posibilidad de otro terreno que tiene construcciones de mala calidad del cual también se recomendó la expropiación. Contamos con la Avenida Bertorelli, que tiene cierta importancia, y nos dá condiciones de accesibilidad aceptables.

Este parque está dividido en una serie de núcleos, en gran parte determinados por su terreno accidentado.

El público podrá llegar a un gran estacionamiento donde se preveen facilidades de restaurante y centro comercial, y luego, a través de algunos elementos atractivos, se llegaría a la estación de cabotaje para abordar el tren. Esto, por supuesto, para las personas interesadas en visitar todo el sistema.

La alternativa de acceso peatonal, anexa al Grupo Escolar que funciona cerca de la entrada, se logró por detrás de dicha escuela, con posibilidad de que los mismos muchachos puedan utilizar el parque infantil del conjunto, o sea que desde el principio del parque infantil tendrá una función de uso permanente.

./..

El nombre de este parque proviene de que en sus terrenos existía un pequeño lago, y de que se encuentra colindante con la Urbanización Los Lagos. El lago estuvo en un tiempo más o menos bien mantenido, pero es obvio que en los últimos tiempos ha sido descuidado. Se ha formado una especie de ciénaga que es fácilmente recuperable, y que se transformaría en el motivo central del parque como punto de distracción para los niños, dándole un carácter específico a toda esa zona.

Después se proyecta un área de picnic, anexándole un restaurante de montaña con buena vista hacia la Panamericana , y que ofrece características interesantes de uso; un Centro de Información, un núcleo central donde se encuentren talleres y una serie de facilidades; áreas de pozos naturales que ya existen en la zona; área de viveros; área de camping, y un pequeño experimento que vamos a intentar proveyendo área de trailers con posibilidad de acceso por una carretera que se encuentra en la parte más alta del terreno. Esto es una especie de prueba para ver si es posible desarrollar sin mayores problemas una pequeña zona.

El proyecto fue realizado por el Instituto de Estudios Regionales y Urbanos de la Universidad Simón Bolívar para el Instituto Parque del Este, el cual va a contratar la construcción, reservándose la supervisión del mismo.

Para todo ésto, han coincidido una serie de factores que generalmente resulta difícil hacer converger: la actuación personal del Dr. Tejera París y su posición dentro del Congreso Nacional, el interés demostrado por el Instituto de Ferrocarriles, el Parque del Este, y nuestro Instituto en la Universidad Simón Bolívar. Son todos elementos importantes para que este proyecto no se quede en el papel.

Este es un ejemplo que ojalá se siguiera para lograr cosas similares, es decir, realizaciones concretas en beneficio ostensible para la comunidad.

18-1-74

30 de abril de 1975

Ingeniero
Antonio Agostini
Presidente del
Instituto Nacional de Parques
Presente

Distinguido señor Presidente:

Me es grato referirme a mi carta del 14 de noviembre de 1974. Es urgente proceder a la firma del contrato entre el Instituto a su digno cargo y esta Fundación y con este objeto me tomo la libertad de sugerir que de instrucciones al Consultor Jurídico del Instituto para que por favor se ponga en contacto con el suscrito con el objeto de redactar el documento correspondiente, el cual debe ser notariado.

Me es grato remitirle adjunto una copia del contrato de usufructo que esta Fundación tiene con el Instituto Autónomo Ferrocarriles del Estado.

Al redactarse el borrador de documento convocaremos la Junta Directiva ad-hoc para la administración sistema Teques-Encanto-Tejerías- con el objeto de considerar y aprobar el documento.

Al agradecerle, una vez más, los esfuerzos del Instituto a su digno cargo y su personal amabilidad para llevar a cabo nuestro proyecto, quedo de usted,

Muy atentamente,

Enrique Tejera Paris
Presidente

Anexo: lo indicado y copia fotostática del 14-11-74

cc: Director Gerente del IAFE

N 0485

MEMORANDUM

@ F. Seotep

PARA: Ingº Antonio J. Agostini H.
Presidente I.N.A.P.

DE: Ingº Alberto J. Satine Z.

FECHA: 29 - 4 - 74

ASUNTO: Obra Ferrocarril Los Teques-El Encanto.-

Hago de su conocimiento, como otras tantas veces lo he manifestado, la preocupación y el desaliento, no solo como Ingeniero Residente de la obra mencionada, ni como Director-Gerente de ECOTEP, sino también como ciudadano contribuyente, por la lentitud que ultimamente he venido observando en el desarrollo de los trabajos del Ferrocarril Los Teques-El Encanto y sus parques adyacentes, lo cual no debe atribuírsele en ningún momento como desidia del personal que en los mismos laboramos, sino a las indecisiones de las partes ejecutivas, que no terminan de decidir la inauguración inmediata y puesta en servicio al público del proyecto en cuestión.

Ya no se debe el retraso por carencia de recursos económicos, como en años anteriores, pues sabemos que ahora sobran los mismos y como Ud. lo ha dicho, se van acumulando mensualmente en el banco, sin ser empleados de inmediato en los trabajos a los cuales fueron destinados en el presupuesto general que el Instituto a su digno cargo designó para culminar totalmente el proyecto mencionado, sino que las partes directrices del mismo no asumen la decisión final de acometer con la premura necesaria la aprobación y ejecución definitiva de los proyectos que faltan por terminar, tales como el Parque Los Lagos, proyectado por la Universidad Simón Bolívar, el Terminal de la Estación de Cabotaje, el Estacionamiento en el mismo sitio, la Estación de El Encanto, la terminación del Parque de El Encanto, etc.

Todo el tiempo transcurre en indecisiones, cambios, sugerencias, ideas, etc., pero sin interés inmediato de su conclusión y esta situación se agrava por la erogación semanal de gastos, siendo su mayor porcentaje por mantenimiento de lo que se va ejecutando y por la conservación de la integridad de los bienes que forman el patrimonio del proyecto como tal (parques, ferrocarril, línea férrea, mecánica, pintura, restauraciones, personal operativo, vi-

gilancia, etc.) sin sacarle provecho alguno el público al cual nos debemos y pertenece el usufructo de la obra.

Semejante situación ocasiona perjuicios a mi labor como profesional, ya que no se me permite dar el rendimiento deseado, como en las otras obras a mi cargo a lo cual estoy acostumbrado y la responsabilidad por el retraso, ante la opinión pública, recae sobre mí, como Ingeniero encargado de la ejecución del proyecto. Es por ello que me veo obligado a plantearle a Ud., y demás directivos de la obra del Ferrocarril Los Teques-El Encanto mi decisión, dolorosa para mí por el cariño que le tengo a la misma, que de continuarse esta situación de lentitud e indecisión en los trabajos, se me reemplace en la dirección de los mismos por otra persona profesional que tengan a bien ustedes designar.

Disculpen, si al plantear en este memorandum el asunto que me incumbe lo haga tan crudamente, pero sólo el interés y mi sentido de responsabilidad profesional que le tengo al proyecto, me guían en mi decisión. De no fijarnos una meta a corto plazo en la ejecución, terminación y puesta al servicio de la obra, lo que estaremos haciendo es contribuir al malgaste de los recursos económicos puestos a nuestro alcance. No exijo, ni deseo imponer que se terminen de una vez todas las fases constructivas del proyecto para abrirlo al uso del público, pero si podemos a corto plazo, digamos seis (6) meses o menos, darle a los usuarios las comodidades necesarias para el disfrute de tan importante y reclamada obra recreativa.

Agradézcole a Ud., se sirva darle la importancia debida a este planteamiento y encontrarle en el tiempo más breve la solución adecuada para evitar mayores daños económicos (altos costos de la obra) y la formación de una imagen distorsionada ante la opinión pública con respecto a la eficiencia que siempre ha caracterizado las actividades del Instituto a su cargo.

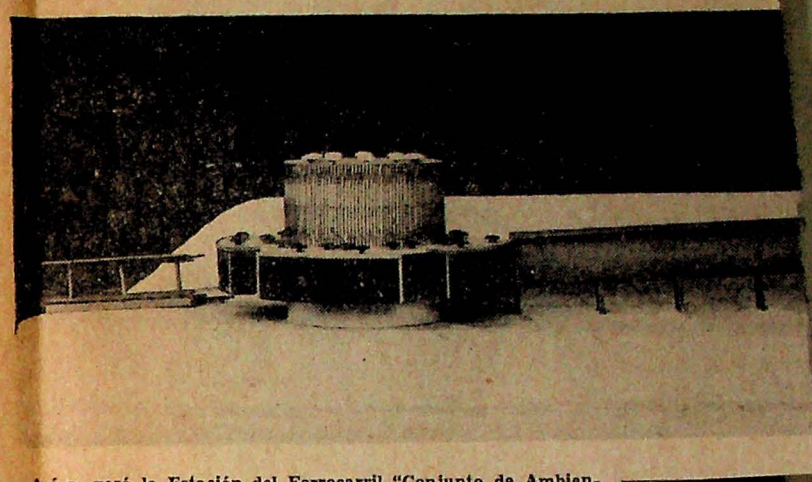
Agradézcole, una vez más, enviar copias de este memorandum a los integrantes de la Directiva del proyecto Ferrocarril Los Teques-El Encanto.

En espera de su pronta decisión, de Ud.

Atentamente,

Ingº Alberto J. Satine Z.

La Estación para el Ferrocarril de El Encanta será una Obra de Ambientación Cromática de Carlos Cruz Diez



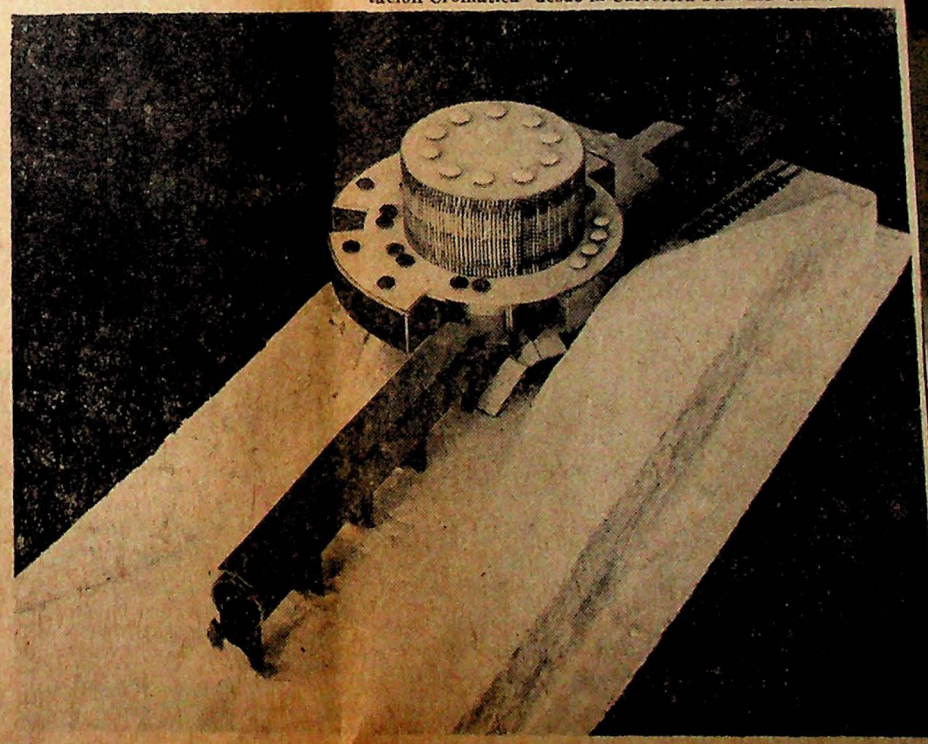
Así se verá la Estación del Ferrocarril "Conjunto de Ambientación Cromática" desde la Carretera Panamericana.

◊ Comprende un Túnel de 21 metros de largo, un cilindro de cromosaturación y un muro de inducción cromática

◊ Se trata de una impresionante obra de integración del arte con la arquitectura

◊ El tren que partirá de la estación dará acceso a cuatro Parques situados entre Los Teques y Tejerías

◊ La Estación y el Parque Los Lagos estarán listos a fines del 74



Vista de la Estación ideada por Carlos Cruz Diez.

Teresa Alvarenga

Una sorprendente obra de Carlos Cruz Diez será realizada en el Terminal Ferroviario del Encantado, en la cual se pone de manifiesto una vez más lo que artistas y arquitectos son capaces de producir cuando, trabajan en conjunto para el mejoramiento del habitat del hombre de nuestros días.

La obra, llamada por Cruz Diez "Conjunto de Ambientación Cromática", será para los fines prácticos, la Estación del Ferrocarril que ha sido restaurado y que dará acceso a cuatro parques situados entre Los Teques y Tejerías.

He concebido esta obra —dice el artista— como un espectáculo, como un acontecimiento de revelaciones cromáticas y situaciones autónomas, que permiten a la vez modificar la noción del espacio que nos rodea.

La obra consiste en un "Túnel Cromointerferente" de 21 metros de largo por 3,50 de diámetro, cuyas paredes están cubiertas de tramas de colores rojos, verde y azul. Varios módulos de tramas móviles provocan la aparición de ondas cromáticas a diferentes velocidades y direcciones. Un puente peatonal sirve para que el espectador transite por el túnel de tal modo que se encuentra en una situación cromática en continua transformación.

—¿Qué pasa cuando uno sale del puente?, pregunto a Cruz Diez.

—Desembocas en una "Cromosaturación" en firma de pasillos y salas que yo digo son de contemplación (fíjate en la foto de la maqueta dice), el espectador mira el paisaje exterior pero, transformado por el efecto monocromo intenso. El recorrido se hace a través de ambiente azules, rojos y verdes.

En el centro —sigue explicando— hay un cilindro de 10 metros de diámetro por 7,50 de alto, con una situación cromática en continua transformación. En ese ambiente estará instalado un cafetín, servicios y se pasa de inmediato al andén del ferrocarril "si el espectador puede, —dice el arquitecto Pedro Lluberes con humor— después de semejante baño cromático".

—Doctor Lluberes, explíqueme un poco el proyecto arquitectónico en su totalidad, para que el lector se haga una idea del conjunto.

—La idea original es el desarrollo de un sistema de parques: Los Lagos, El Encanto, Potrerito y Las Mostazas, unidos todos por el Ferrocarril que iba a Valencia, y ahora ha sido totalmente reconstruido entre Los Teques y Tejerías. Los parques son de muy distinta característica, unos de recreación activa como Los Lagos; la reconstrucción del parque del Encanto, que sería más de tipo contemplativo; Potrerito, que está actualmente en proyecto y tiene características muy especiales.

—Aquí hay áreas —agrega— que están en perfecto estado de conservación, así que creo que no se trata de ponerse a construir o meter concreto por donde quiera, sino que se trata de aprovechar lo existente y recuperar la vegetación original, donde ha sido destruida y utilizar los lugares, los parajes, la naturaleza en una palabra.

Sobre el parque Las Mostazas se está estudiando el tipo que conviene, pero pensamos, dice Pedro Lluberes, que será dedicado al arte. Y aquí es donde se enlaza el proyecto con la obra de Cruz Diez.

La estación del Ferrocarril es un paso obligado de gente que se dirigirá a cualquiera de los parques, sin olvidar que habrá también una vereda para peatones y para paso de caballos, permitiendo a quienes lo deseen dar una caminata de unas tres horas. En tren está calculado un trayecto de unos 45 minutos.

El arquitecto opina que la estación que será construida, es decir la obra de Cruz Diez, rompe el concepto tradicional de estación de ferrocarril y da la oportunidad, de una experiencia de tipo cromático y de integración del arte a la "calle", a la vida.

El proyecto inicial de los parques, lo ha venido desarrollando desde hace un año, el Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Simón Bolívar, en coordinación con el Instituto de Parques, el Instituto de Ferrocarriles y la Comisión de Conservación del Congreso que estaba presidida por Enrique Tejera París.

Cruz Diez informa que hace cinco meses el Dr. Tejera París le encargó que ideara una Estación para el Proyecto. Señala el artista que la manera de proceder ha sido realmente la correcta, la mejor: llamar al artista en el momento en que se llama a los arquitectos para que trabajen en conjunto, en equipo.

En cuanto a la fecha en que comenzarán a realizarse las obras, tanto la de Cruz Diez, como los parques, informa el arquitecto que dentro de cuatro meses empezarán los trabajos y naturalmente la Estación. Para fines de este año estarán listos el Parque Los Lagos y la obra de Cruz Diez.

—Queremos decir —aclara Lluberes— el parque estará acondicionado, porque más que construir edificaciones se trata —como le dije anteriormente— de aprovechar las condiciones naturales del lugar. El mantenimiento estará a cargo del Instituto Nacional de Parques, dirigido por el Dr. Antonio Agostino.

TARJETAS DEL DOCTOR ENRIQUE TEJERA PARIS

SOBRE "EL ENCANTO"

El Encanto, Sto...

hasta 31 Dbre. 71: 1101 gestiones desde 1966

MES Enero

AÑO 1972

FECHA	H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
En 3	3	15		Ofc.	Arreglé los pap. p. prep. Cronología	
3		5		Telf	Dr Reyna: "Cuanto les entusiasta! máquina lista Bgto.	
5	4	-		"	" " Ref. prob. contrato C. Inst Pan	
5	2			Sub	V°B° - Alm. Agustini y Omar Lares	
6	3	15		Telf	y Sub. Dra Yaskura	
7				Sub	Reyna, Arq. Lares y Lubrano	
9	1	-	✓✓✓✓✓	Telf	Agustini, Davila, Schael 72 94 76	
9				"	Julio Martinez: Iremos juevs 55. 4386	
9			✓✓	"	Dra Guardia: BO ya tiene terreno del SAS	
9				"	Min. Viv - Rudy Alm. - Se dirigirá al SAS	
10			✓✓	"	Satine. Ranchos!! que Black hará cenar	
11			●	"	Sutherland - Leer.: Prop. 338586 Santiago Segura	
11				"	Satine: hablará hoy con Sub	

Encaudo

MES En. Reyna 411546
AÑO 72 PAG. 2

FECHA		H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
En	12			✓✓✓	Tel	Agostini, Reyna, Davila	
	13			✓	"	Sotino: El Reg "Comunic. sacan zar!?	
	14			✓✓	Tel	Kichl, Sra Yubes: Estudes Soc..	
	14			✓✓ y Tel	Tel	Muses - Rambao Wagus abuert	
Sab	15			✓✓		Agostini, Friné,	
Mar	18			✓✓		Sotino, Agost. - Se agravan rauches	
	19				Carta	Sr Fds Diaz: " " "	!!
	19			✓✓	Tel	Min. Av., Machado Miraf (no está	
	19			✓	Tel	L. Leb. Macha Sv: Grace."	
	19				"	Reyna: llamará a MOP	
	19 -			✓✓	Carta a Legislatura Min. y a Cam. Comercio		
	19				"	Cinahuiro	
	19				"	Arch Sv - Fco	

Encanto - ete...

MES En
AÑO 72
PAG. 3

FECHA	H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
En. 19				Visit. Reyna		
20			✓✓	Tel	Avelido, Tremaud 032·42277	Salen. Martes
20				Foro en Lonahotu		
20			✓✓	Tel	Machado, Tremaud: ya se mandó poli	
Vie 21			✓✓✓	"	Agustini, Diaz, Reyna	
24			✓✓✓	"	Tremaud, Agust., Salem	
26			✓✓	"	~~Carta a la Legislatura de Mdeo~~ Satme: no hay guardia! Machado: Que destrompa	
27			✓✓	"	~~Carta a la Colonia de Comercio de Tacuarembó~~ ", Tremaud, Agustini	
31			✓	"	Satme/Dr Espino, BO, - no hay guardia!	
31			✓	Telex	a L.A. Machado	
Feb 1			✓✓	Alm	Southerland // Reyna:	El Gob: Tunel 9!!
1			✓	Tel	Machado: El lunes reunión con el Gob.	
1			✓✓	"	Tremaud: Pref. dice que están parados y que ~~Capilla~~ Cuchilla	

Parques Encanto

MES 72 Febr-Mzo. AÑO PAG 4

FECHA	H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
feb 1			✓✓✓		Satine, Trennard, Machado	
2					" : No hay guardia!!!	
Jues 3			✓✓		L.A. Machado (a) a Soa que bueno. a Mc C. (b) Indag: Será que la guardia está en otro lado?	
-3			✓✓		Recibí carta Cam Com. con Teofilo y gestión	
feb 4	Viernes		✓		me llama Satine "hoy hay 4 Guard Mac	
7	Lunes		✓✓		Inst. Lub. USB. / Kiehl	
7	"				Reunión en MRI. "En 48 horas hablamos.	
					Se seg. la vía por vía de autoridades." (Estaban MRI, Gob. Comunidad Parroquia, Arq. Lares, Futuros, Reyna, Agost, Satine	
18			✓✓✓		Satine	
20	dom		✓		ida Hda Sorbetano y hacia Montalban	
" 21 al 8	M30		✓✓✓✓✓✓		Sede, Inst. USB. Planif. del Parque	

72 Encuentro etc...

MES Mzo-
AÑO 1972-73
PAG. 5

FECHA	H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC.
Mzo 8						
16					~~Fdo~~ Progr. - Reyna & MC. y Fmcs.	
Abr 17					Aprob. en 1ª desc. Ley Inst Parques. Fe Presup. 4.5 + 4 mill. y desde 5 d. mcd.	
1973 Ene 11					Progr. TV 4. - Mireya y P. Hubner, Reyna, R. Sanz Mach.	
20					Aprob. en Senado Ley de Parques y	
19 y 20					Dr. Reyna hablará con E. Bustam. ref Fundación.	
21		"			§ Dr. Bustamante dejó q'sé. // Tlf a Vasquez Moya	
Set 13					Dr Bustamante nos dijo vá a ll. a Reyna: "Que lleve los papeles"	

Después de numerosas llamadas de... Reyna no
vá el Cmte. aprob. a Cabalmé y entra en

Parques Encanto

MES Nov 73 | AÑO | PAG. 6

FECHA	H.	M.	Bs.	TIPO	DESCRIPCION	INIC
~~26~~ Nov: Hablé c. el Cubano 2 veces aprox. p.- Ofrecí aprobado - Reyna pidió reconsideración.						
26 Nov - Hablé con Federico (ofrecí aprobar) y con Beatriz Bucaram - "Danos unos días".						

Rehabilitarán el Parque y el Tren de El Encanto

El Parque Los Chorros
por el Parque del E

■ Se ha retrasado el proyecto porque la vía fue invadida de ranchos

■ El Parque Nacional del Este administra otros que se han ido creando, porque el Congreso no ha aprobado la Ley que crea el Instituto de Parques

—Yo espero que el Congreso Nacional se digne aprobar la Ley del Instituto Nacional de Parques Urbanos y Suburbanos con lo cual no estará creando un nuevo instituto autónomo sino ampliando las funciones del Instituto Autónomo Parque del Este, creado en 1961, y que desde 1968 se ha venido encargando de cuantos nuevos parques o parques remo-

—Como el Instituto Autónomo Parque del Este está adscrito al MOP, en un costado tenía sus oficinas la Zona 10. Nosotros no sólo pedimos que fuera desocupado sino que pedimos ayuda económica para iniciar la creación del Museo del Transporte —dice Agostini—. Hoy tenemos un hermoso y bien mantenido núcleo educativo de toda clase de vehículos, y su patrimonio,

reas, y que ya va a tener dos años, bajo la supervisión del Parque del Este.

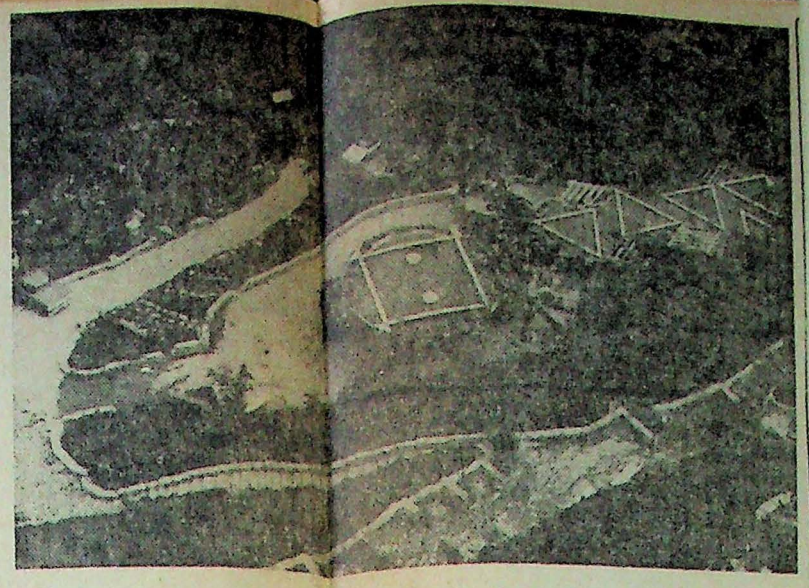
—El 24 de junio de 1971 recibimos el Parque Recreacional Sur de la Feria de Valencia, cuyas instalaciones costaron 30 millones de bolívares, dice Agostini; y también el Campo de Carabobo, cuya remodelación costó 35 millones. Ambos, por su casi perfecto estado de man-

Fomento a la Fundación
del Niño, y que le llevó
de trabajo a un equipo
tuto de Diques y Astilero
desarmarla en Puerto Ca
trasladarla al lago 9 del
del Este, donde fue arma
exhibe desde el 12 de
de 1971.

—Porque no existe un
to Nacional de Parques
encargue de la admini
operación y mantenimie
las áreas verdes naturales
arrolladas, el Instituto A
Parque del Este ha asum
tas funciones —explica s
tor— con lo cual ha

Rehabilitarán el Parque y el Tren de El Encanto

- Se ha retrasado el proyecto porque la vía fue invadida de ranchos
- El Parque Nacional del Este administra otros que se han ido creando, porque el Congreso no ha aprobado la Ley que crea el Instituto de Parques



El Parque Los Chorros es uno de los más hermosos y mejor dotados y que es administrado por el Parque del Este, desde su remodelación, en octubre de 1971. (Foto Dimas).

—Yo espero que el Congreso Nacional se digne aprobar la Ley del Instituto Nacional de Parques Urbanos y Suburbanos con lo cual no estará creando un nuevo instituto autónomo sino ampliando las funciones del Instituto Autónomo Parque del Este, creado en 1961, y que desde 1968 se ha venido encargando de cuantos nuevos parques o parques remodelados, se ponen en servicio en el país.

El que manifiesta esto, es el ingeniero Antonio Agostini, un agrónomo de 45 años, que ha hecho de los parques la razón de su vida y que desde la dirección del Parque Nacional del Este, logró revivirlo, cuando los periodistas y conservacionistas habían comenzado a componerle elegías; lo ha animado con la creación del Museo del Transporte para el Cuatricentenario de Caracas, y que desde el 12 de octubre de 1971 tiene en uno de sus lagos una réplica de la "Santa María", nave capitana que trajo Colón para descubrir América.

El proyecto de ley aludido por Agostini que fuera presentado al Congreso en abril del año pasado, es para regir todo lo relativo a la construcción, organización acondicionamiento y administración de parques urbanos y suburbanos. La ley esperada excluye los Parques Nacionales pues ellos son objeto de la Ley de Bosques y Aguas y dependen del Ministerio de Agricultura y Cría. El Instituto Autónomo Parque del Este, en cambio, está adscrito al Ministerio de Obras Públicas.

—En nuestro país no tenemos historia ni tradición en cuanto a parques y áreas de recreación —dice Agostini—. Cuando pensamos en Caracas recordamos El Calvario y Los Caobos, El Pinar, Los Chorros y Los Venados *como sitios de expansión desarrollados por el hombre. De las áreas naturales de Gamboa y Coliza ya nos queda poco o nada.* Por eso hace falta un organismo que se encargue de los parques urbanos y suburbanos de Caracas y todo el país; que garantice su administración y conservación y con ello, el mejoramiento físico y mental, el saneamiento ambiental, la salubridad, de los individuos y las colectividades.

—Porque no ha habido un organismo que tenga la conservación de parques y jardines como lo más importante, el Parque El Calvario ha sido rodeado por ranchos, ha sido mutilado y es casi inaccesible y ha sido estrangulado por la ciudad —sostiene Agostini—. El Parque Los Caobos, mutilado y remodelado varias veces, pareciera por fin salvaguardado. El Parque Los Chores, varias veces remodelado y abandonado, ha sido recuperado en 1971 después de que se construyera el viaducto Adolfo Ernest de la Avenida Boyacá. Sus áreas verdes y sus aguas, que caen de la montaña, vuelven a recrear a los caraqueños. El Pinar, de gratos recuerdos con sus 69 años, parece olvidado de la colectividad. Los Venados, en el Parque Nacional El Avila, es uno de los más hermosos, pero su uso es limitado, por su difícil acceso.

Así estaban las cosas en materia de parques cuando, en la década pasada, fue puesto en servicio el Parque del Este, proyectado por el famoso paisajista Burle Max, y calificado por los especialistas como el más hermoso de América.

Por ser el primero en su género, este parque pagó el noviciado mientras se organizaba su administración y mantenimiento. Su césped y árboles, igual que sus lagos se secaban cuando llegó Agostini, en 1968, y después de superar su crisis ha proyectado su experiencia hasta más allá de sus límites para mantener y administrar otras obras similares.

—Como el Instituto Autónomo Parque del Este está adscrito al MOP, en un costado tenía sus oficinas la Zona 10. Nosotros no sólo pedimos que fuera desocupado sino que pedimos ayuda económica para iniciar la creación del Museo del Transporte —dice Agostini—. Hoy tenemos un hermoso y bien mantenido núcleo educativo de toda clase de vehículos, y su patrimonio, producto de donativos en su casi totalidad, ya alcanza los 10 millones de bolívares.

Gestiones hechas ante el Instituto Autónomo de los Ferrocarriles del Estado hicieron que éste donara al Parque del Este para su preservación y desarrollo, la vía férrea Los Teques-El Encanto-Las Mostazas, y sus locomotoras y vagones para que pronto se pueda ir de nuevo al Parque El Encanto de 2.500 hectáreas. El trabajo de recuperación ha sido lento por los recursos limitados y porque la vía fue invadida por ranchos.

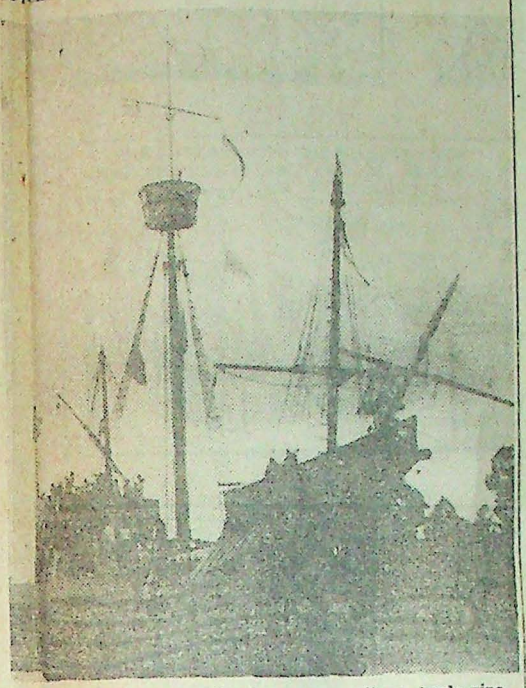
La Dirección Hidráulica del MOP construyó un pequeño y hermoso parque a orillas del Embalse Suata, sobre la Autopista Tejerías-Maracay, que remata un espejo de agua de 800 hectáreas, y que ya va a tener dos años, bajo la supervisión del Parque del Este.

—El 24 de junio de 1971 recibimos el Parque Recreacional Sur de la Feria de Valencia, cuyas instalaciones costaron 30 millones de bolívares, dice Agostini; y también el Campo de Carabobo, cuya remodelación costó 35 millones. Ambos, por su casi perfecto estado de mantenimiento, son orgullo del Estado Carabobo. Posteriormente la Oficina de la Cota Mil, con la cual colaboramos, nos entregó remodelado el Parque Los Chorros, que es hoy uno de los más hermosos y organizados de la capital. Por último, trabajando en equipo con el INOS, SAS, MOP y el Ejecutivo de Yaracuy, hemos remodelado el antiguo Parque Yurubí y construido el llamado "Leonor Bernabó", a su lado, que ha dejado de ser un área de recreación local para San Felipe y está llamado a ser un parque de recreación regional.

A todo esto se agrega algo de gran importancia y trascendencia educativa y recreativa: la réplica a escala natural de la nave "Santa María", donada por la Corporación Venezolana de Fomento a la Fundación Festival del Niño, y que le llevó meses de trabajo a un equipo el Instituto de Diques y Astilleros, para desarmarla en Puerto Cabello y trasladarla al lago 9 del Parque del Este, donde fue armada y se exhibe desde el 12 de octubre de 1971.

—Porque no existe un Instituto Nacional de Parques que se encargue de la administración, operación y mantenimiento de las áreas verdes naturales o desarrolladas, el Instituto Autónomo Parque del Este ha asumido estas funciones —explica su director— con lo cual ha protegido inversiones y estimula la formación de una conciencia ciudadana en sus usuarios. Y mientras han pasado a depender del Parque del Este los parques mencionados hay un plan para incorporarle los Parques de Hoyo de la Puerta, de la Autopista Coche-Tejerías; el Parque Moromoy, del Estado Barinas; el Parque Macuto, del Estado Lara; el Parque La Isla, del Estado Mérida y el Parque Boca Toma del Estado Cojedes.

VICTOR MANUEL REINOSO



La Nao Santa María, réplica de la nave capitana donde vino Colón a descubrir América, y que se encuentra en la laguna 9 del Parque del Este. (Foto Quijano).

25 Nov 73?

Es falso.

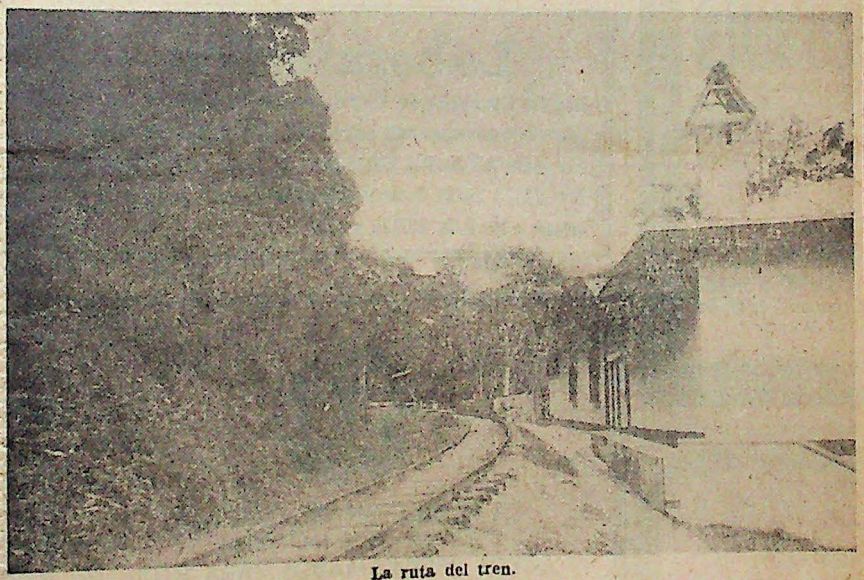
De Nuevo en Servicio

Este salió después de q' MOP cabalden llamó a su jefe de RP y le dijo q' nadie de prensa!

Paseo Popular

Hacia El Encanto

- El ferrocarril reanudó ayer su ruta e hizo varios viajes para transportar animados paseantes
- El MOP y el Instituto Nacional de Parques invitaron a los periodistas y sus familiares a participar de la inauguración



La ruta del tren.

Abordan el tren los invitados, en su mayoría niños.

Abordan el tren los invitados, en su mayoría niños.

Rosita Caldera

FOTOS

Juan Quijano

A través de un maravilloso paraje, por entre la montaña y en medio de un agradable clima, el viejo ferrocarril que cubre la ruta desde Los Teques hacia El Encanto, reanudó ayer sus viajes a este tradicional paseo que estuvo inactivo durante muchos años.

Puesto en manos del Instituto Nacional de Parques, bajo la dirección del doctor Roberto Agostini, el conocido paseo ha vuelto a recuperar su atractivo. El anuncio de que otra vez vuelve a quedar abierto al público, ha sido recibido con tanto entusiasmo que ayer, en el viaje especial organizado para los periodistas y sus familiares, fue necesario multiplicar las idas y vueltas del tren cargado de pasajeros ante la cantidad de personas que acudieron para disfrutar del viaje.

Más de cincuenta niños participaron emocionados de este paseo a bordo de un ferrocarril que algunos veían por primera vez en forma auténtica y cantaron y gritaron sin reservas al pasar por los oscuros túneles de la ruta.

Si para los niños fue divertido y emocionante, para los mayores constituyó un gratificante escape al ambiente caldeado de la ciudad. Desde muy temprano todos los invitados se reunieron en la Zona Rental de la Plaza Venezuela, ante el MOP y de allí partieron dos autobuses facilitados por el Instituto para trasladar a los periodistas y sus familiares. El Ministro de Obras Públicas, doctor Arnoldo Gabaldón y su esposa ocuparon uno de estos vehículos para acompañar a los numerosos invitados en la mayor parte del recorrido que incluyó una visita al Parque de Hoyo de la Puerta y Knopp, dos lugares que han sido acondicionados y convertidos en otros dos nuevos sitios de recreación y de esparcimiento colectivo, preservando, especialmente, las áreas verdes.

Al llegar al parque de El Encanto, un conjunto musical esperaba a los visitantes, así como un abundante almuerzo criollo que incluyó bebidas de todo tipo y muchas frutas nacionales.

El Paseo de El Encanto está nuevamente a disposición de la colectividad; pero cuenta ahora con nuevos y mejores servicios, con cuidadas avenidas de acceso al arroyo y a la cascada, con amplios campos para que los niños corretean a su gusto y sobre todo, con una impresionante vista de montaña. El proyecto de reformas no ha terminado, para hacerlo más acogedor se ha pensado, de acuerdo a los planes del Instituto Nacional de Parques, construir un pequeño hotel para familias que decidan quedarse para el fin de semana, establecer puestos de merendar y brindar un mantenimiento para que las instalaciones que se van haciendo no lleguen a deteriorarse.

La mayor aspiración es también conseguir que se alargue la ruta hacia la otra estación de Las Tejerías, como fue hasta hace algún tiempo y establecer el viaje por ferrocarril Tejerías-Caracas, como antes.

En el parque Knopp.

El Ministro y su esposa: Judith y Néstor Mora con otros funcionarios del MOP y periodistas recorren el parque.

Feb 73

OBRAS EN EJECUCION O POR INICIARSE

COMPLEJO TURISTICO " EL ENCANTO "

Consta de varios aspectos que perteneciendo a una misma obra, pueden considerarse separadamente dado lo específico de cada uno de ellos. Estos sectores son:

a) Estación Terminal en Los Teques

Incluyendo restaurant, estacionamiento, pasarela peatonal y andén. El costo global puede estimarse en Bs. 1.000.000,oo (un millón de bolívares). El terreno no se incluye por razones conocidas . La pasarela costaría Bs. 150.000,oo.

Este primer sector podría estar terminado a fin de año si se inicia en Febrero próximo.

b) Acondicionamiento de la Vía Férrea

Solo falta cambiar algunos rieles y durmientes en tramos aislados y este aspecto avanza diariamente calculándose su terminación para Agosto de 1.973 siendo requisito para ello el adquirir 2.000 durmientes con valor de Bs. 110.000,oo ofrecidos a precio de costo por el Instituto de Ferrocarriles.

Técnicamente se hace necesaria una revisión exhaustiva de puentes y viaductos por parte de la División de Puentes del M.O.P.

c) Material Rodante

Además del existente se hace necesario acondicionar otros cuatro vagones cerrados y dos plataformas abiertas con costo aproximado de Bs. 150.000,oo.- De iniciarse en Febrero podrían concluírse en Octubre de 1.972.

d) Estación Terminal " El Encanto "

La antigua estación será demolida ó no de acuerdo con las circunstancias económicas y cronológicas. En el caso de construírse una nueva debería proyectarse e iniciarse ya para estar concluída a fines de año con valor aproximado de Bs. 300.000,oo . Remodelar la actual y dotarla de cafetería puede costar Bs. 150.000.-

e) Parque " El Encanto "

Por razones económicas y de tiempo debería tratar de conservarse en su forma natural mejorando unicamente la vialidad peatonal como se viene haciendo, limpiando sus po-

../..

zos y construyendo tres núcleos de sanitarios públicos y algunos refugios modestos.
También se mejoraría el gran pozos inferios y sus alrededores mediante jardines apropiados y sitios de estar.

Lo mas importante sería construír las instalaciones necesarias para la Vigilancia y/o Guardia Nacional, incluyendose la dotación de un sistema de intercomunicadores.

El costo de esta fracción de la obra sería de Bs. 350.000.-

f) Parque " Los Lagos " y Tunel 10

La Universidad " Simón Bolívar " ya tiene casi listo el proyecto completo y ofrece entregarlo pronto señalando que para su ejecución total se requieren Bs. 6.300.000,oo sinembargo tenemos a nuestro favor dos aspectos no considerados por ellos como son los recursos ordinarios técnicos, económicos, humanos y de equipo que tenemos y por otro lado el que no necesariamente se ejecutaría todo el parque de una sola vez sino la etapa necesaria para armonizar con el desarrollo ferroviario.

El problema álgido son las viviendas que en numero aproximado de cien han invadido lostterrenos del futuro parque y que hemos venido demoliendo lotamente previo avalúo y convenio del Banco Obrero con sus propietarios y posteriormente cancelación notariada de las bienhechurías por nuestra parte.

Se calcula que de lograrse la demolición de todas, costaría unos 400.000.- que tenemos en nuestro poder para esos fines. Restaría la necesidad de Bs. 500.000,oo para cercar la zona de Los Lagos y construír la primera etapa mencionada para Noviembre de 1973. Para lograr estos objetivos debería provocarse una situación tal que estuviesen solucionados los aspectos tanto de la fracción de proyecto a realizarse del Parque Los Lagos como la demolición de todas la viviendas afectadas por dicho proyecto.

Resumen:

1.- Con gran esfuerzo y decisión inmediata podemos acometer todas las situaciones y poner en servicio el tren para Noviembre de 1973 incluyendo estación de Los Teques, pasarela, anden, la etapa del Parque Los Lagos, vía ferrea nueva, material rodante, estación de El Encanto renovada y habilitación del Parque - El Encanto.

2.- De acuerdo con las cifras tentativas anotadas se necesitarían Bs. 2.410.000,oo para lograr lo propuesto pero como ya fueron considerados parte de esos gastos en el presupuesto del Instituto para 1973 mediante partidas que suman Bs. 787.000,oo, restan Bs. 1.673.000 que podrían llevarse a 1.7 millones por los múltiples imprevistos que pueden sucederse. Es decir, el Ministerio de Obras Públicas pondría en servicio el mas interesante y complejo sistema recreativo hecho en el país hasta la fecha por la suma de 1.7 millones antes propuesta.

../..

4 enero 73

Le dije a C.G. que este no hiciese publ. el MOP (proponiendo) por 2 razones
1) Porque es del Inst. FC (MCM.)
2) Porque no es cierto y yo los denunciaría
3) que es mejor esperar a que se firme el convenio Fundacion Ecol – FC

El mismo ferrocarril y las antiguas instalaciones del Parque El Encanto, combinadas con nuevos atractivos turísticos, serán restituidas al servicio público para el disfrute de la población metropolitana y de la vecina ciudad de Los Teques.

En declaraciones suministradas a los periodistas, el Director del Instituto Autónomo Parque del Este, Ing. Antonio Apostini reveló que el MOP trabaja actualmente en el reacondicionamiento del tradicional paseo El Encanto, como una doble fórmula de conservar los recursos naturales y de incentivar el turismo hacia esa cercana zona de la región mirandina.

-El reacondicionamiento de este paseo -aseveró Agostini- viene a constituir uno de los proyectos más ambiciosos que en materia de conservación de recursos naturales y de turismo se está ejecutando actualmente en el país, ya que abarca áreas considerables de bosques, nacimiento de aguas, excelente clima y, en especial el mantenimiento de sitios recreativos cercanos a la capital, que en otros tiempos fueron dignos exponentes de la preocupación de la ciudadanía en conservar nuestra flora.

El proyecto que se desarrolla en la ciudad de Los Teques, comporta dos fases: una de conservación de recursos naturales renovables, que comprende la restauración de tres antiguos parques como lo son el Parque Los Lagos, situado entre Cabotaje y Túnel 10; el Parque El Encanto y el Parque Nostaza. La otra fase del proyecto está formada por la restauración de la línea férrea y del material rodante del antiguo "Gran Ferrocarril de Venezuela", que en una extensión de 13 kilómetros, aproximadamente, y partiendo de la zona denominada Cabotaje, atraviesa los tres parques mencionados anteriormente.

/ ....

-El Parque El Encanto -añadió el Director del Parque del Este- es objeto actualmente de una limpieza general, tanto en la espesura de sus bosques como en sus veredas, pozos, lagos naturales,etc., después de la cual se procederá a la reforestación de los sitios que así lo ameriten y a la construcción de quioscos, bancos, sanitarios, cafetines, pasarelas y otras instalaciones que brinden la mayor comodidad a los visitantes.

Mediante el confrontamiento de fotografías de la época en que este paseo brindó sus mejores atractivos a los pobladores de Los Teques, Caracas y otras zonas aledañas, el MOP procederá a reconstruir totalmente la vieja Estación del Ferrocarril y el Mirador, habiéndose restaurado ya la casa que una vez sirvió de sede a los directivos del Gran Ferrocarril.

En el financiamiento del proyecto intervienen la Gobernación del Estado Miranda y el Instituto de Ferrocarriles del Estado, además del MOP, a través de su Zona 10 y del Instituto Autónomo Parque del Este.

Se espera que la primera etapa de este tradicional paseo esté lista para el segundo semestre del próximo año.

12-12-72