

## **PALABRAS PRONUNCIADAS POR GONZALEZ LANDER\* EN LA OCASION DE RECIBIR LA COLECCION DE OBRAS DE LA ACADEMIA**

*Señoras y Señores:*

Cada vez que asisto a cualquier reunión, me preguntan: ¿Por qué la gente de Caracas aprecia tanto el Metro y se comportan tan civilizadamente en sus instalaciones? Se pueden ensayar las respuestas más complicadas, pero prefiero las más sencillas, basadas en el sentido común. Los servicios públicos en nuestro país me hacen recordar aquella película de Laurel y Hardy, ‘Quesos y Besos’, donde estos dos personajes, que fungían de fontaneros, cada vez que arreglaban algo en una casa, por las llaves del baño salía gas y por los mecheros de la cocina agua.

En estos días mi esposa tuvo que sacar la partida de nacimiento de nuestra hija, quien se casaba. Fue a la Jefatura Civil de Candelaria y le dijeron que primero tenía que cancelar un impuesto en una oficina de Reducto a Glorieta. Para no pasar por “sifrina”, fue a la casa y me preguntó dónde quedaba tal dirección; le expliqué y le dije que llevara 500 bolívares, por si acaso. Realizó su odisea, fue en Metrobus y Metro, pagó 31 bolívares, caminó 14 cuadras, y canceló finalmente los meros 5 bolívares, que era el susodicho impuesto.

Imagínense un turista que hable poco español, que circule por Caracas, y quien ve junto a las señales direccionales de la Avenida Libertador, un letrero que dice: “Visita Papal 1985”. Pensará, caramba debe ser un pueblo muy bello, ya que lo anuncian tanto, pero desgraciadamente queda muy lejos: ¡A 1.958 kilómetros de Caracas!

En contraste, imagínense lo que sintió un caraqueño cualquiera, que soportó durante 6 años excavaciones, puentes elevados, desvíos de tránsito, polvo y tierra cuando construían el Metro; el 4 de enero de 1983, descendió a una estación por una escalera eléctrica: ¿Con qué se encontró? Con una imponente estructura subterránea bellamente decorada, impecablemente limpia, donde unos jóvenes uniformados, contestaban correcta y amablemente sus preguntas. Había unas taquillas donde decía que se vendían los boletos y: ¡Oh sorpresa, era verdad! Luego unos letreros que decían “Trenes” y que al seguirlos lo conducían a unos andenes donde, efectivamente, llegaban unos trenes plateados que lo llevaban rápidamente a su destino. ¿Y qué necesitaba para gozar de esto? ¿Acaso ser rico? ¿Pertenercer

---

\* Presidente de la C.A. Metro de Caracas.

a alguna clase social privilegiada? ¿Ser más vivo que los demás? ¿Tener palanca? Nada de eso, solamente adquirir un boleto de 2 bolívares. ¿Se necesita mayor explicación?

Hace años, cuando se inauguró el Metro, alguien escribió la siguiente crónica, cito: “Las estaciones están revestidas de una decoración moderna de mosaicos blancos esmaltados de diversa naturaleza, ladrillos barnizados, opalina porcelana, que constituyen una decoración a la vez alegre, limpia e higiénica. La luz eléctrica se esparce a profusión. Esta iluminación no se detiene en las estaciones, continúa a lo largo de los túneles y se une a la de los vagones, dando una impresión reconfortante y cálida de manera que quite toda aprehensión a las personas que temen los viajes subterráneos”. Esta crónica no fue escrita en 1983, cuando se inauguró el Metro de Caracas sino en *L'Illustration*, en 1900, cuando abrió sus puertas el Metro de París.

Es que los ferrocarriles metropolitanos han fascinado a la gente desde hace más de un siglo, porque estos portentosos sistemas de transporte resuelven uno de los problemas que más han agobiado a los ciudadanos de todas las ciudades del mundo, desde que estas aglomeraciones humanas han existido.

Julio César dicen que prohibió la circulación de carretas en Roma durante las horas del día. Hace más de 500 años, ese genio universal, Leonardo da Vinci, había recomendado una ciudad donde el transporte fuese subterráneo, para dejar la superficie para la “gente de bien”.

El concepto del transporte colectivo es original de Blaise Pascal. Este hombre, a quien conocemos más los ingenieros, por sus leyes de la hidrostática, fue también filósofo, escritor, matemático y sobre todo filántropo. En 1662 pidió permiso a Luis XIV para establecer un sistema de coches que operarían en rutas e itinerarios fijos. Su objetivo era ofrecer transporte a los necesitados de París, a un precio que pudiesen pagar y con las ganancias obtener fondos para ayudar a los pobres. El 18 de marzo del mismo año, la primera línea de transporte colectivo, usando coches de caballos, inició sus operaciones, desde la Porte de Saint Antoine a Louxemburgo causó sensación. Los cocheros, vestidos de azul, tenían el escudo de armas del Rey bordado en sus chaquetas los coches eran escoltados por guardias reales para prevenir motines o desórdenes. El día inaugural, multitudes se juntaron para ver pasar los carruajes y la misma hermana de Pascal tuvo que esperar el sexto coche para poder utilizar el servicio. El Rey se entusiasmó tanto que solicitó una línea que pasara por el Palacio así se hizo y en abril del mismo año se inauguró tal ruta. Sin embargo, este promisorio inicio no duró. Al año la aristocracia tomó el sistema y lo restringió al uso de los pudientes. Lo que concibió Pascal finalmente desapareció... Dicen que sobrevivió 20 años como transporte de la nobleza.

No fue sino hasta 1828, 166 años después, que algo similar se puso en práctica. Un tal Mr. Baudry en Nantes, Francia, estableció una línea que fue muy rentable. Su establo estaba frente al establecimiento de M. Omnes, quien llamó los coches Omnibuses para hacer propaganda a su negocio. Tal fue el éxito de Baudry que se mudó a París, donde fundó una empresa llamada “Les Dames Blanches” los coches eran todos blancos, igual que caballos y arneses, los cocheros también

vestían chaquetas y sombreros de este color. Todo inspirado en la ópera de Boildieu, éxito del momento, *La Dame Blanche*.

Hasta la tercera década del siglo XIX no existía en Londres ningún sistema de transporte colectivo. El primero lo estableció George Shillibeer en 1829, quien introdujo la idea parisina de líneas de coches colectivos de caballos, al servicio del público en general. La creciente población de Londres necesitaba este servicio, aunque las ordenanzas no lo facilitaban; estaba prohibido recoger o dejar pasajeros en las calles. Por esta razón, los coches que operaban eran considerados “piratas” y por tanto perseguidos los cocheros muchas veces se encadenaban a su vehículo para evitar el arresto. Las ordenanzas se adaptaron a las necesidades, para permitir y regular la prestación del servicio. Fue tal la acogida que en 1835 existían cerca de 800 coches “por puesto”.

A los americanos del norte correspondió el mérito de instalar los primeros tranvías a tracción de sangre fue en Nueva York, en 1832. La idea se expandió por el mundo entero.

Aquí en Caracas fueron instalados en 1881, durante la segunda administración de Guzmán Blanco. Eran en realidad tirados por mulas o burros; la primera línea se extendía entre Santa Rosa y Caño Amarillo. Los cronistas de la época los calificaban de incómodos, por pequeños, sin amortiguación y porque no protegían al pasajero de la intemperie.

La aplicación de la energía eléctrica a vehículos urbanos fue iniciada por Siemens y Halske en Berlín en 1881. En los Estados Unidos por Frank Sprague, un colaborador de Edison, quien logró perfeccionarlos para su uso general. La importancia de los tranvías en la historia de los transportes urbanos es decisiva. Por primera vez se contó con transporte mecanizada apto para el medio urbano. Para ilustrar su importancia... baste citar que en los Estados Unidos llegaron a existir 48.975 kilómetros de líneas hacia 1912.

En Caracas, los instaló, a partir de 1905, la empresa inglesa “Tranvías Eléctricos de Caracas”. Cuenta Graciela Schael Martínez que dicha compañía entrenó 500 jóvenes venezolanos para ser motoristas y colectores, otros 90 como mecánicos. La tarifa era integrada, y por Bs. 0,25 se podía recorrer cualquier trayecto. La red cubría casi toda la ciudad, había líneas a La Pastora, San José, Parque Carabobo, Palo Grande, El Paraíso, Puente Hierro, El Valle, Sabana Grande... En los años finales llegaron a transportar más de la mitad de todos los desplazamientos que hacían los caraqueños en un día típico de trabajo, cerca de 250 mil cada día. Tenían multiviajes y abono estudiantil a tarifa reducida.

Los tranvías de Caracas no eran muy rápidos, los caraqueños los apodaban “morrocoyes”. Recuerdo la caricatura de un semanario humorístico, donde a un peatón que caminaba muy agitado, le preguntaban: ¿Por qué no te vas en tranvía? A lo que respondía, porque estoy apurado. O aquel poeta, que siempre perdía el tranvía de El Paraíso, por lo que le llamaban Milton, por aquello de “El Paraíso Perdido”.

El primer “Metro” del mundo fue inaugurado en Londres en 1883, pero era un ferrocarril subterráneo impulsado por máquinas a vapor que despedían gases

irrespirables, producto de la combustión del carbón. Sin embargo, era tal la importancia del invento que no faltó alguien que los recomendara para mejorar los pulmones.

Los ferrocarriles a vapor se detenían a las puertas de las ciudades sin poder penetrarlas. La tracción eléctrica y el progreso de las técnicas de construcción subterránea hicieron que fuese posible. Al final del siglo XIX, Boston "enterró" sus tranvías en las áreas céntricas para envidia de Nueva York, donde permanecieron los ferrocarriles urbanos elevados, hasta que fueron sustituidos por trenes eléctricos subterráneos a principios de este siglo.

En esa ciudad, un legendario ingeniero, el Coronel Willian Barclay Parsons, a temprana edad, fue encargado del proyecto inicial. Tuvo que someterse al escrutinio de una corte, para ser aceptado en el cargo; los jueces pensaron que no podría responder todas las preguntas. Cuando terminó, dicen que alguien dijo: ¡Este hombre sabe tanto que no parece que va a encargarse del puesto, sino que ya hubiese construido el Metro!

Pero creo que el primer Metro, tal como lo conocemos, fue el Metro de París, inaugurado en 1900 en la ocasión de la Exposición Universal. Por cierto, el ingeniero jefe fue Fulgence Bienvenue. Era un hombre de excepción, mocho de un brazo, que perdió precisamente trabajando cerca de los patios de un ferrocarril, al pisarlo un tren. Su nombre lo recuerda la estación Bienvenue-Montparnasse. Pero tristemente, mucha gente piensa que ese nombre es para darle la bienvenida a las damas a su llegada al barrio de Montparnasse.

Como en toda historia no falta la parte picaresca, dicen que Ceo de Merode, una bella cortesana parisina, fue quien ayudó a convencer a sus "amigos" influentes para finalmente construir el "Chemin de Fer Metropolitan" en la ciudad de París.

Moscú construyó uno de los Metros más espectaculares que se conocen. Detrás de esto había una razón poderosa, la naciente revolución escogió este proyecto como bandera para demostrar al mundo lo que podía hacer el socialismo. Nikita Krushev fue encargado por Stalin para que asegurara la ejecución de las obras.

En nuestro continente latinoamericano, Buenos Aires fue pionera al construir su Metro en los años 20. México, Sao Paulo, Río de Janeiro, Santiago y Caracas, la siguieron. Estos Metros transportan diariamente más de 10 millones de personas. Están entre los más utilizados y mejor operados del mundo.

Pascal murió a los 39 años, el mismo año 1662, cuando instaló sus carrozas. Baudry se suicidó en el Canal de Saint Martin, al fracasar su negocio. Shillibeer quebró y se dedicó a contrabandear brandy desde Francia, lo que pagó con cárcel: terminó sus días de enterrador, usando una bella carroza de su diseño.

Nosotros, en el Metro, no pensamos terminar mochos, ni haciéndole la competencia a los Lander en la Equitativa, tampoco llegar tan alto como llegó Krushev, muchos ya pasamos los 39 años, y menos pensamos terminar en el fondo del Guaire. Sin embargo, debemos tener cuidado, porque para la construcción de la

Línea 3, desde Plaza Venezuela hasta El Valle, debemos horadar debajo del cauce de éste que fue antaño un bello río.

Lo haremos, sin embargo, con las técnicas que hemos utilizado con gran éxito, para perforar túneles en suelos blandos. Estos se construyen gracias a escudos o máquinas excavadoras, llamadas popularmente topas. Nuestros contratistas las han bautizado con los nombres de algunas de nuestras más connotadas ingenieras, Carolina, Beatriz, Maigualida, Susana... Beatriz batió todos los records de velocidad, al construir 50 metros de túnel en un solo día entre Chacaíto y Chacao.

El hombre que ideó estas máquinas fue Marc Isambard Brunel, quien se inspiró en un animalito, un gusano, el *Teredo navalis* o Calamitas patrium, que perfora la madera de los buques y segrega una substancia que asegura detrás la estabilidad de las ranuras. Brunel utilizó, el siglo pasado, un escudo de su concepción, para construir un túnel peatonal debajo del río Támesis.

El Metro que hoy tenemos costó más de 10 años de frustraciones y desesperanzas. Los estudios se iniciaron en 1965 y los planes originales indicaban su inauguración en 1973. Pero no fue sino hasta 1975 cuando se decidió realizarlo y en 1983 cuando se inauguró el primer tramo. Los vaticinios no eran buenos. Decían que se inundaría; que no se podían construir túneles en los suelos de Caracas; que la gente lo iba a destrozar; que los delincuentes harían de las suyas; un humorista dijo que se iba a llenar de ranchos...

El Metro de Caracas ha puesto de cabeza o patas arriba, como se prefiera, la original teoría de Da Vinci. Es debajo de la tierra, en el Metro, que encontramos la "gente de bien" de Caracas. Pero no contentos con esto, salimos a la superficie con el Metrobus donde se repite, para sorpresa de todos, esta singular metamorfosis.

Cuando construimos los túneles aquí mismo, en la calle frente a esta Academia, causamos daños a este histórico Palacio; pero los pagamos con creces, reparando y reconstruyendo muchos de sus ambientes, pisos, techos y fachadas. Siempre he creído que en ese "choque" pagamos las abolladuras que hicimos, pero es verdad también que aprovechamos para sacar todas las que tenía desde hacía muchos años.

En nuestra empresa creemos que hemos hecho historia con nuestras realizaciones, pero no está demás que repasemos lo que hicieron nuestros antepasados en estas 700 obras que nos dona la Academia por iniciativa de su Presidente Guillermo Morón, "Trujillano Ilustre", para enriquecer nuestra biblioteca de historia patria. Las aceptamos con agradecimiento y como testimonio del aprecio de esta Academia; las cuidaremos y haremos el mejor uso de ellas para enriquecer la cultura de todos nuestros trabajadores.

A alguien quizás se le ocurra algún día escribir la historia del Metro de Caracas, espero que quien lo haga recuerde la reflexión de Johnatan Swift: "*Los hombres siempre dibujan a los elefantes más pequeños de lo que son, a las pulgas en cambio, siempre más grandes*".

Caracas, 11 de julio de 1991.