

FERROCARRIL VENEZOLANO: MIRANDO EL PASADO Y PRESENTE *

Yamile Delgado de Smith**
Liyira Manama***

Investigadoras de la Universidad de Carabobo

**yamilesmith@gmail.com

***liyiramanama@gmail.com

RESUMEN

El presente trabajo tiene tres propósitos. En primer lugar, dar cuenta de los antecedentes del ferrocarril en Venezuela, haciendo un breve análisis de lo que fue el ferrocarril inglés y el gran ferrocarril alemán. En segundo lugar: exponer la vinculación del ferrocarril, los conflictos laborales y acuerdos de trabajo. En tercer lugar, teniendo como centralidad la llegada del ferrocarril en el siglo XXI realizar su análisis a partir de la llamada migración selectiva. Se incluyen los aspectos metodológicos y un aparte a modo de reflexiones. Es de indicar que para la recolección de datos se utilizaron dos vías: la revisión documental, con el objetivo de lograr exponer una breve reseña histórica de los ferrocarriles en Venezuela durante los siglos XIX y XX, y el uso del cuestionario, a los fines de realizar entrevistas a los trabajadores de tal manera de poder comprender la dinámica que se teje con la migración selectiva y el trabajo en el ferrocarril tramo Puerto Cabello-La Encrucijada.

Palabras claves: ferrocarril, trabajo, migración.

* Trabajo de investigación financiado por el Consejo de Desarrollo Científico (CDCH) de la Universidad de Carabobo, No CDCH 0726-06.

Recibido: 10/07/2007

Aceptado: 09/11/2007

SUMMARY

The present study has three intentions. First, explain the antecedents of Venezuelan railroad, through a brief analysis of the English railroad and the great German railroad. Second, expose the relation of the railroad, the labor conflicts and agreements of work. Third, having as a main point the arrival of the railroad in the century XXI, make its analysis from the so-called selective migration. Also, the methodological aspects and an aside are included as reflections. For the data collection, it was used the documentary revision to give a historical review of Venezuelan railroads in the century XIX y XX; and the questionnaire to interview the workers in order to understand the dynamics that tiles with the selective migration and the work in the railroad Puerto Cabello-La Encrucijada.

Key words: railroad, work, migration.

VENEZUELAN RAILROAD: LOOKING AT THE PRESENT AND THE PAST

Yamile Delgado de Smith**
Liyira Manama***

Researchers. Universidad de Carabobo

**yamilesmith@gmail.com

***liyiramanama@gmail.com

INTRODUCCIÓN

Todos sabemos que el ferrocarril es producto de la Revolución Industrial, siglos XVIII y XIX, y significó importantes avances en materia de comunicación. No obstante, este "entramado de hierro" va penetrando en distintos países en diversos momentos de la historia. Así, Inglaterra logra construir el primer ferrocarril en el mundo en el año 1825. Pero, ¿cuál ha sido la historia ferroviaria en Venezuela? ¿cuál es la situación del ferrocarril en los actuales momentos? ¿quiénes son sus trabajadores? Es imposible no hacerse estas y otras preguntas quienes diariamente ven los avances de la construcción del ferrocarril. A partir de estas inquietudes surge la presente investigación pues era imposible no darse cuenta cómo va cambiando la fisonomía de nuestro campus universitario, resultando incluso difícil desligarse de la historia del patrimonio otorgado a la Universidad de Carabobo en los bienes que en su debida oportunidad formaron parte de la denominada Estación Inglesa (hoy sede del Rectorado). Hacer un seguimiento de tal proceso se convierte en el mayor de los argumentos de este trabajo que se sintetiza en el título "Ferrocarril venezolano: mirando el pasado y presente". Como revela el título se trata de dos grandes ejes, el pasado y el presente.

Del pasado, se ha creído conveniente, luego de la revisión bibliográfica exponer, muy ajustadamente, antecedentes del ferrocarril en Venezuela. De la región capital, el ferrocarril inglés que une el Puerto de la Guaira con la capital de Venezuela. Y de la región Carabobeña, el gran ferrocarril Alemán por ser éste el más largo para la época en Venezuela. Pero también, se desea dejar un aparte bajo el título acuerdos de trabajo y conflictos laborales, aspectos éstos del mundo del trabajo, área de interés interdisciplinaria de las Ciencias Sociales.

Del presente, luego de un trabajo de campo, realizado en el tramo Puerto Cabello-La Encrucijada, se presenta un aparte bajo el título, la llegada del ferrocarril del siglo XXI y el proceso de selección selectiva, buscando por esta vía poder sintetizar aquellos aspectos más importantes de los hallazgos encontrados.

ANTECEDENTES DEL FERROCARRIL EN VENEZUELA

Al mirar el pasado, concretamente en el año 1830, Venezuela se caracterizaba por la actividad agrícola basada en la explotación del café y el cacao. Posteriormente, con el enclave minero se crean las condiciones que hicieron posible la construcción del ferrocarril por cuanto era necesario mejorar la comunicación entre regiones, facilitar el transporte y agilizar la economía (Urquijo, 2006; Cordero, 1990; Hurtado, 1990). Al referirse al ferrocarril, Urquijo (2006:57) expresa que a partir de la gesta de la Independencia, los sucesivos gobiernos de Venezuela, en forma permanente, sintieron la necesidad urgente de construir ferrocarriles en diversas partes del país, como parte de su preocupación general por el desarrollo de vías de comunicación. Para la época quienes podían viajar lo hacían en coche en medio de muchas dificultades. Con respecto a la experiencia de viajar, Muñoz (citado por Cordero, 1990:33-34), describe que:

"Los coches de viaje, tirados por tres caballos y con capacidad para cuatro o cinco personas, hacían el recorrido con majestuosa lentitud, invirtiendo en hacerlo siete u ocho horas jornadas, y aún más si era la estación lluviosa. Pero, por lo regular, el viajero corriente utilizaba caballos o mulas propias, prestados o de alquiler. Por comodidad y si eran varios los viajeros, precisaban de la compañía de 'espoliques' o

'asistentes' que atendían a todos los menesteres del viaje: ensillar y desensillar las cabalgaduras, bañarlas, mover equipajes. Si se trataba de corta permanencia, esperaban a sus patronos, pero si éstos prolongaban su estancia, entonces regresaban con bestias y bagajes".

Los primeros intentos ferroviarios se dieron entre los años 1830 y 1845, y se desarrollan de acuerdo a dos regiones: la minera y la comercial. En estas se originaron los modelos ferroviarios iniciales: el modelo minero del Ferrocarril Bolívar de Tucacas a las Minas de Aroa, y el modelo comercial del Ferrocarril de la Guaira-Caracas.

Según lo señalado por Hurtado (1990), con el contrato de arrendamiento de las minas de Aroa que hizo Bolívar a una compañía inglesa para la explotación del cobre, se origina al tiempo la idea de construir un ferrocarril de las minas al puerto de Tucacas con el fin de facilitar el transporte de la materia prima minera y reducir los costos de explotación.

El artículo 15 de la Ley del 12 de octubre de 1830 aclara que la construcción ferroviaria va a ser costosa, porque es necesario traer todos los implementos de Inglaterra. Sustentándose en un apoyo legal se propone que el Estado venezolano se haga cargo de fomentar los "ferrocarriles" como necesidad prioritaria del país donde el mejor beneficiario será el mismo Estado (1).

La construcción del ferrocarril fue objeto de múltiples paralizaciones, entre ellas se encuentra la del año 1862, debido a la Guerra Larga o de la Federación. Ya en 1877 se inaugura la ruta hacia Aroa, desde Tucacas. La inauguración fue presidida por el Jefe de Estado, General Antonio Guzmán Blanco.

Su construcción total se llevó 86 años de duración, así lo indica Hurtado (1990:178) "desde que se concibió en 1830, se diseñó para trenes de tracción animal entre 1835 y 1838, se inició su primer ramal entre 1873 y 1877, hasta su conclusión en 1916 con el ramal de Palma Sola".

El ferrocarril representó la clave para el progreso económico, social y cultural en Venezuela, aspecto que fue posible por cuanto permitió la comunicación y el intercambio. En ese sentido luego de 86 largos años de construcción se lograron varios ferrocarriles, entre ellos el de Tucacas-Barquisimeto, Tucacas-Aroa, El Hacha-Palma Sola, Palma Sola-San Felipe, La Guaira-Caracas, La Ceiba-Sabana de Mendoza, Sabana de Mendoza-Motatán, Gran Ferrocarril del Táchira, Coro-La Vela, Puerto Cabello-El Palito-Valencia, El Palito-Palma Sola, Carenero-Río Chico, Guanta-Barcelona-El Vigía, Caracas-Valencia, Santa Bárbara-El Vigía (IAFE, 2005). El ferrocarril en Venezuela fue propuesto por el ingeniero inglés Robert Stephenson (2), hijo de George Stephenson, el inventor del ferrocarril. De estos ferrocarriles y luego de una necesaria selección, como ya se explicó, se desea dedicar a continuación un aparte al ferrocarril que unía a la capital con el principal puerto de Venezuela: El Ferrocarril Inglés. Pero también, se dedicará espacio al ferrocarril más largo de Venezuela para la época. Nos referimos al Gran ferrocarril Alemán conocido como el Gran ferrocarril de Venezuela.

EL FERROCARRIL INGLÉS Y EL GRAN FERROCARRIL ALEMÁN

El ferrocarril inglés se hizo realidad a través de Guzmán Blanco, quien en nombre del Estado venezolano, suscribe con Robert Francis Fairlies, ingeniero inglés, la construcción del tramo ferroviario que unía la ciudad de Caracas con el Puerto de la Guaira (Cordero, 1990).

Cerca del Primer Centenario del Natalicio del Libertador, Simón Bolívar, de acuerdo a Cordero (1990), el Presidente Guzmán Blanco disponía de los recursos financieros del Estado. Tal circunstancia permitió la contratación de más de dos mil trabajadores quienes recibieron la orden de no parar el trabajo, utilizando para ello 50 mil barras de dinamita. La intención era culminar las labores de la construcción del ferrocarril antes de la fecha acordada. Curtis (citado por Cordero, 1990:93), resalta:

"Los sacrificios de los maestros ingenieros que trabajaron en la obra, tallando y haciendo volar inmensas rocas, que le iban a abrir paso a los rieles y, por consiguiente a los trenes. Sobre los durmientes fueron colocados los carriles, y si en un abrir y cerrar tuvo lugar la edificación de los puentes que bordean la montaña; los terraplenes y los túneles sobresalieron más allá. El costo de la obra se calcula en unos 6 millones de libras esterlinas".

El 25 de julio de 1883, fecha que coincide con el Día de Caracas y siguiente al del Natalicio del Libertador se inauguró el ferrocarril contando con espectadores de todo el mundo, incluidos los invitados especiales, quienes presenciaron el festejo (3). Reseña la literatura que el tren de La Guaira llevó a bordo de sus vagones de primera clase, a personalidades del mundo artístico, político, social, intelectual y económico que venían de todas partes. Entre ese grupo de personalidades estuvo presente el actor y cantante de tangos, Carlos Gardel, quien llegara a Caracas en el ferrocarril desde La Guaira, el día 25 de abril de 1935. Una multitud de admiradores le dan la bienvenida en la estación de Caño Amarillo (Cordero, 1990:94).

Estas anécdotas también, con otros matices,

se repiten en el ferrocarril que iba desde Caracas hasta Valencia. Le llamaban el Gran Ferrocarril de Venezuela o Ferrocarril Alemán. Éste contaba con la más larga extensión de vías férreas que tuviese ferrocarril alguno venezolano. Construido también bajo el mandato del Presidente Guzmán Blanco e inaugurado durante el segundo mandato presidencial de Joaquín Crespo.

Refiere Bello y otros (2000:15) que el 1º de febrero de 1894 fue la inauguración del ferrocarril. Lo describen como una hermosa pieza que logró causar la mayor de las sorpresas por todos aquellos que tuvieron la oportunidad de verle pasar a través de las distintas estaciones. Trajo consigo buenas noticias, el discurso oficial a cargo del Canciller Rojas es tan sólo un ejemplo. Al respecto reseña Cordero (1990:130):

"En este brazo, digamos así, en este brazo que, con la Victoria se dan las ciudades de Caracas y Valencia, estrechando en su seno las demás poblaciones intermedias, es de esperarse que quede ahogada la hidra de la guerra civil, que tanto retrasó nuestro progreso. Y la tierra fecunda, que asoló a un tiempo la fatal discordia queda, desde luego, bajo los rieles del Gran Ferrocarril, como bajo de un escudo de defensa civilizadora..."

Para aquellos que viniesen de los llanos del sur o de Guayana, hacia la ciudad de Caracas, de Valencia o de Maracay, obligatoriamente tenían que pasar por la estación de Cagua en el Estado Aragua. Llegaban en caballos, en carruajes o a pie. El servicio nocturno era limitado, según Cordero (1990), en enero de 1905, para las primeras ferias organizadas en Maracay, el Gran Ferrocarril de Venezuela pone a disposición del público algunos trenes nocturnos.

En la estación de Santa Inés llegaron, en el

ferrocarril inglés, los pasajeros que venían de La Guaira, y reunidos todos con los de Caracas, los pasó recogiendo el ferrocarril alemán. Entre la multitud apareció un vendedor de periódicos, con la noticia que emocionó: "...¡*Mañana, soberbia inauguración de las ferias de Maracay. Asistirá el gran caudillo y jefe del país, General Cipriano Castro!*..." (Cordero, 1990).

El Gran Ferrocarril tuvo 32 carros para pasajeros, 131 para carga, 30 transporte de ganado, seis velocípedos de vía, seis bicicletas de vía, 30 trolies y tres grúas. De los cuales existen piezas en exhibición tanto en el Museo del Transporte Guillermo José Schael, en Caracas, como en Los Teques (el Parque Recreacional El Encanto) y en la estación El Consejo en el Estado Aragua, operada por la Compañía Anónima Ron Santa Teresa (Bello y otros, 2000).

Había 86 túneles, más de cinco kilómetros, 182 viaductos que representó más de uno por kilómetro de recorrido. El valor del boleto era costoso: hasta Valencia Bs. 44,75 en primera clase y Bs. 36,00 en segunda. Con el tiempo fue bajando de precio debido a la competencia que le tenían los autobuses y los carritos por puesto.

Ya para el año 1943 la calidad de servicio se había deteriorado mucho, al punto que dominaba el movimiento de carga y pasajeros entre Valencia y Caracas, a pesar de las dificultades de la carretera. Una anécdota de esta situación es aquella donde los usuarios llagaban a la estación de Palo Grande en Caracas para preguntar: ¿a qué hora sale el tren de las ocho? reseñada por Bello y otros (2000).

A finales de la década de los años sesenta, corrió por última vez entre la estación Palo Grande y Valencia el Gran Ferrocarril de Venezuela. Bello y otros (2000), apuntan que desde la nacionalización en la década de los cuarenta, fue ha-

ciéndose el servicio menos confiable, y que cuando no corría el tren, se habilitaba un rústico servicio de autovías. Los antiguos vagones eran arrastrados en esta última etapa por locomotoras diesel General Electric. También los autores anteriores mencionan que la mayor parte de los terrenos del Gran Ferrocarril de Venezuela fueron arrebatados al Estado por rancherías, en terrenos que quedaron en total abandono. El Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado se le vio difícil preservar el millonario patrimonio público, debido a la nacionalización dispuesta durante el gobierno del presidente Isaías Medina Angarita. Casi todo el material rodante y los equipos se perdieron quedando sólo en el recuerdo de aquellos que vivieron el paso del Gran Ferrocarril Alemán o Gran ferrocarril de Venezuela. Con todo, desde el mundo del trabajo se ubican en esta época dos grandes acontecimientos a los que se le dedicará espacio en el siguiente segmento.

LOS CONFLICTOS LABORALES Y ACUERDOS DE TRABAJO

Existen aspectos interesantes del mundo del trabajo que se vinculan con la construcción de ferrocarriles en Venezuela. Aun cuando se reconoce que el proletariado ferrocarrilero no fue significativo, se observó un movimiento de connotación obrera en esta área. Según Urquijo, citado por Godio (1980), para el año 1919, el periódico "*El Obrero*" reseña que en Caracas ya existían al menos tres gremios de los empleados ferroviarios: la Corporación Obrera del Ferrocarril Caracas-La Guaira, la Corporación Obrera del Ferrocarril Central de Venezuela y la Corporación Obrera del Gran Ferrocarril de Venezuela o Ferrocarril Alemán.

El fenómeno ferroviario deja dos acontecimientos importantes: los conflictos laborales y acuerdos de trabajo, estructurados en base a los marcos regulatorios del momento. La vinculación

que existe entre el ferrocarril y los conflictos laborales deviene de la propia dinámica de los trabajadores quienes dirigieron sus esfuerzos para defender los intereses del grupo e influenciados por la presencia de trabajadores inmigrantes vinculados a la tradición política de Europa (1era y 2da Internacional Socialista). Para la época, en Venezuela, gobernaba el General Juan Vicente Gómez, en una situación de bonanza económica, caracterizada en principio por el precio más alto histórico del café, el cacao y el valor de la exportación de estos frutos. Aspecto éste que se modifica a partir del incremento de la explotación petrolera a partir de 1920. Para ambos casos, el ferrocarril cumplió un rol protagónico en temas económicos, sociales, culturales, y entre ellas los que se vinculan al mundo del trabajo.

La primera huelga obrera fue en 1914 donde se alzaron los telegrafistas pero la de mayor significación ocurre en junio de 1918, en los talleres que tiene la empresa del Ferrocarril Bolívar en Aroa, formando parte de la oficina general, (Godio, 1980).

No sólo fueron los obreros calificados los que paralizaron las labores, también se unieron los empleados administrativos. Véase Febres, Carlos en "La huelga ferrocarrilera de Junio de 1918", publicado en El Nacional el 4 de mayo de 1980, y citado por Godio (1980:45):

"Al conocerse en Caracas el estallido de la huelga ferrocarrilera, el General Gómez envió un comisionado del Ministerio de Obras Públicas para que solucionase prontamente el conflicto. A pesar de la presencia del comisionado y de las fuerzas policiales comandadas por el jefe civil, General José Cornelio Pérez, los huelguistas insistieron en sus demandas y en evidente demostración de su decisión descarrilaron los trenes

de carga en los trayectos El Hacha-Cayure (Edo. Lara) y Alambique-Palmasola (Edo. Falcón), con lo que impidieron la circulación por las vías férreas.

La gravedad del conflicto obligó a la empresa y al comisionado a arbitrar una fórmula de solución a través del aumento de sueldos y salarios: Bs. 0,50 para los obreros especializados y Bs. 0,25 para los aprendices y obreros no especializados. Frente al ofrecimiento de aumento se dividieron las opiniones y un grupo de dirigentes: Simón Aular Torre, Juan Lazo y Manuel Segovia, entre otros, se negaron a aceptar el aumento aprobado argumentando que era insuficiente para cubrir sus necesidades.

Aprovechando la confusión existente entre los huelguistas ante la diversidad de criterios, intervino el General José Cornelio Pérez, quien detuvo a los dirigentes consecuentes y de inmediato los envió al Castillo Libertador, donde permanecieron seis meses. Manuel Segovia murió el 7 de abril de 1928 cuando el asalto al Cuartel San Carlos por el Capitán Alvarado Franco y el Teniente Rafael Antonio Barrios. La detención y prisión de estos pioneros del movimiento obrero hizo cesar la huelga y aceptar los trabajadores las ofertas de la compañía".

Luego de la huelga se firma el primer contrato colectivo entre el Gran Ferrocarril Alemán y los trabajadores. Para el año 1911 la empresa empleaba a 423 personas, de las cuales, 200 se ocupaban del cuidado y mantenimiento de las vías y del telégrafo, 136 se encargaban del servicio

de los trenes, 62 trabajaban como oficiales y aprendices en los talleres y 25 personas llevaban la dirección técnica y administrativa (Godio 1980:46).

En 1919 se llega al acuerdo y se aprueba el documento. Urquijo, citado por Godio (1980:47) señala que:

"En primer lugar, vemos que son los trabajadores quienes han hecho la solicitud, en forma colectiva (pliego de peticiones); en segundo lugar, la Dirección del Gran Ferrocarril de Venezuela accede a tratar con ellos (a negociar); tercero, el contenido de los asuntos negociados se atiene a lo que ha tipificado, desde sus inicios, la negociación colectiva: sueldos y salarios, horarios y condiciones de trabajo; cuarto, su forma jurídica se ajusta al estilo marcado por el derecho en estos casos: copias del documento (hechos dos a un mismo tenor), fecha y publicación del documento en la prensa local, para darle carácter público".

La historia del ferrocarril en Venezuela es rica en acontecimientos, entre ellos los que se vinculan al mundo del trabajo como se ha reseñado. De ese pasado, hoy es posible encontrar partes del viejo ferrocarril en el Museo de Transporte, el Parque Recreacional El Encanto y en la estación El Consejo. No obstante en el siglo XXI se concretan tramos ferroviarios cuyas iniciativas se dieron en el siglo pasado y que buscan en el presente fomentar la comunicación y desde luego el comercio. Siendo importante una mirada al presente, ha sido un segundo eje el trabajo de campo realizado en el tramo Puerto Cabello-La Encrucijada, parte esta del sistema ferroviario "Ezequiel Zamora" cuyo entramado metodológico se explicará en el siguiente segmento.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Para acometer el estudio se asumió una investigación descriptiva y de campo, siendo importante en su primera etapa la revisión bibliográfica. Con la revisión bibliográfica se justifica el primer eje de este trabajo que hemos llamado el pasado. Y, con el trabajo de campo, realizado en el tramo Puerto Cabello-La Encrucijada se busca un acercamiento con el presente. De esta manera se ha querido compartir una visión del "Ferrocarril venezolano: Mirando el pasado y el presente". Reconocemos que la visión es limitada por la riqueza de información que supone el conjunto de acontecimientos que abarcan tres siglos pero detenernos en tales aspectos, a nuestro entender, es un interesante avance.

Del pasado del ferrocarril, luego de las bondades propias de la revisión bibliográfica permitieron reseñar los aspectos que preceden el presente segmento. Del presente del ferrocarril, se realiza el trabajo de campo con propósitos descriptivos de lo que dinamiza el sistema ferroviario Ezequiel Zamora tramo Puerto Cabello-La Encrucijada, lugar este en donde se recibieron las facilidades y contactos/redes durante el trabajo de campo.

En referencia a la investigación descriptiva Briones (1990:19) señala que es aquella que trata de describir las modalidades de formación, de estructuración o de cambio de un fenómeno, como también sus relaciones con otros. En este caso se asume este tipo de modalidad investigativa pero agregando a ello apertura hacia el enfoque cualitativo. Esto significa una disposición por investigar teniendo en cuenta que también es parte importante para la construcción y comprensión de lo social la información que se obtiene a través de los relatos de informantes. (Pérez, 1998; Rusque, 1999; Martínez, 1997; Anguera, 1986 y Galtung, 1970).

La información se obtuvo con la aplicación de un cuestionario y la realización de entrevistas realizadas en los lugares de trabajo donde actualmente se construye un tramo del ferrocarril de Venezuela Ezequiel Zamora, concretamente, el tramo Puerto Cabello-La Encrucijada. Fueron los informantes setenta y cuatro (74) trabajadores extranjeros que laboran en el consorcio italiano del Grupo Contuy. La selección de los informantes devino de los primeros contactos que permitieron valorarlos como claves. Se trata de trabajadores con más de cinco años de experiencia en construcción de ferrocarriles y que se encuentran en el país en situación de migrantes selectivos. Es de indicar que el cuestionario utilizado, luego de su validez y confiabilidad, quedó diseñado en atención a dos dimensiones: trabajo y migración cuyos resultados serán objeto de intercambio en el siguiente aparte. Las entrevistas que se realizaron tuvieron como propósito un segundo contacto con el fin de buscar *serendipity* o información inesperada, aspecto éste propio de la apertura cualitativa, también reconocida como una postura investigativa abierta. Ello no implica que se haya realizado una investigación cualitativa en sus implicaciones globalizantes teóricas y epistemológicas pero sí que el hecho que no se niega su riqueza (Pérez, 1998; Martínez, 1997 y Anguera, 1986).

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL DEL SIGLO XXI Y EL PROCESO DE MIGRACIÓN SELECTIVA

El Ministerio de Infraestructura (MINFRA), a través del Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado (IAFE), diseñó un Plan Ferroviario Nacional. Éste contempla 13 mil kilómetros de vías férreas para ser desarrollados en los próximos 25 años (IAFE, 2006). Y su puesta en marcha implica la demanda de profesionales con calificación especializada. Tal circunstancia ha traído para Venezuela un proceso de migración selecti-

va así como la necesidad de formar personal venezolano en áreas de telecomunicaciones, circulación, seguridad en la circulación, mantenimiento de material rodante, vías férreas y electrificación (Noti-Rieles, 2006:4). Este aspecto es lo que justificó que los informantes fueran los trabajadores migrantes porque existe una clara relación entre el desarrollo de los ferrocarriles y la migración selectiva.

Basándose en la Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de todos los Trabajadores Migrantes y de sus Familiares, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución 45/158, de 18 de diciembre de 1990. En el artículo 2, numeral 1, se define al trabajador migrante como toda persona que vaya a realizar, realice o haya realizado una actividad remunerada en un Estado del que no sea nacional.

Debido a que el trabajo en la obra ferroviaria amerita una fuerza laboral robusta, las empresas extranjeras traen mayoritariamente personal de sexo masculino. La mujer queda desempeñando básicamente labores administrativas y de planificación. Por tanto, es limitada la migración de mujeres para ejecutar trabajos de ingeniería y construcción, y también porque se da el caso de la existencia de mujeres venezolanas cubriendo áreas de trabajo que en algún tiempo se creyeron sólo para hombres.

En cuanto a la edad de los setenta y cuatro (74) trabajadores extranjeros, se determinó que 33% tienen una edad comprendida entre 25 y 35 años, 19% tienen edades entre 36 y 46 años y el 48% son mayores de 47 años, lo que determina que la mayoría tiene más de 36 años de edad y con una trayectoria laboral ligada a la construcción de ferrocarriles de más de 5 años de experiencia. Muchos autores, (Pellegrino, 2002; Fernández, 2005; Rama, 2002 y Villa y Martínez,

2002), sostienen que la migración selectiva beneficia a los empleados, consumidores y hasta la posición económica internacional de los países que reciben esta clase de población. Incluso, sostienen que no afecta negativamente las oportunidades de trabajo de la población nativa ni los excluye de trabajos complementarios. Sobre este aspecto, Villa y Martínez (2002), identifican tres grandes patrones migratorios coexistentes en Venezuela, cuya importancia cuantitativa y cualitativa ha ido cambiando con el transcurso del tiempo. Entre esos patrones se tiene la migración de ultramar que es aquella que viene hacia América Latina, proveniente fundamentalmente del sur de Europa y que se llevó La Palma entre la primera mitad del siglo XIX y la segunda del siglo XX. En el caso concreto se pudo conocer que el lugar de procedencia de los trabajadores es en su mayoría de Europa, destacándose la nacionalidad italiana, con un 78 por ciento; seguido de la francesa, con un 15 por ciento; y en menor cantidad se cuenta con la presencia de latinoamericanos (7 por ciento).

Resulta claro que las migraciones internacionales de trabajadores han aumentado considerablemente. Según estimaciones recientes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), cerca de 100 millones de personas (trabajadores migrantes y sus familias) residen en la actualidad, legalmente o no, en un país distinto del suyo, así lo señala Martínez (2002). Venezuela no escapa de esta realidad, el 82 por ciento de las personas informantes tienen más de un año en Venezuela, y una de las razones de peso es por la iniciación de las obras en el tramo "Ezequiel Zamora" Caracas-Tuy Medio, donde alguno de los trabajadores comenzaron labores. Se estima que un grupo de ellos se quede en Venezuela, debido a la firma de un contrato por parte del Estado con las empresas involucradas, todo esto para darle continuidad a la construcción del Sistema Ferroviario Nacional.

Es de indicar que los trabajadores migrantes están clasificados en distintas categorías, según el artículo 17 de la Ley de Extranjería y Migración y en atención a ello, y luego del trabajo de campo, se obtuvo lo siguiente: Un 11 por ciento de los encuestados se ubica en la categoría de ejecutivo, un 7 por ciento son expertos, otro 22 por ciento ocupa la categoría de profesional y el 59 por ciento de técnico.

La totalidad de estos trabajadores obtuvieron su título en su país de origen, demostrando que fueron estudiantes dentro de su propia Nación y ejercieron su profesión en la tierra de origen. Tal situación, en el caso específico, es contraria a lo expuesto por Pellegrino (2002) quien señala que la incorporación de estudiantes extranjeros y las políticas de becas constituyen una puerta de ingreso importante de la migración selectiva. Tal aclaratoria tiene sentido porque nos ubica en una situación contraria de lo que ha podido observar Pellegrino.

La Oficina Internacional del Trabajo (2001:24) reseña que la formación es parte de toda política de empleo, que apunte a la empleabilidad en un trabajo decente. Cuanto mayor sea la calificación del trabajador, mayor será su empleabilidad en un trabajo decente.

La formación profesional minimiza los niveles de mano de obra no calificada y eleva los estándares de la fuerza de trabajo, lo cual es fundamental para el crecimiento económico. En este sentido, Chiavenato (2001:488) plantea que la formación profesional "constituye un componente ineludible de cualquier trabajo digno, especialmente ante el avance tecnológico y de la sociedad del conocimiento. En tanto instrumento de productividad y competitividad, es requisito de eficacia económica generadora de empleos de calidad".

La investigación realizada, citada anteriormen-

te, en el tramo Puerto Cabello-La encrucijada, refiere que se ha logrado una mayor calidad de vida profesional. La mayoría (89 por ciento) de los trabajadores opinó que la construcción de la obra ferroviaria le ha permitido aumentar su calidad de vida profesional. La mayoría de los trabajadores apunta que a medida que se vayan ejecutando obras de semejante magnitud ellos van adquiriendo experiencia y más conocimientos en cuanto a ferrocarriles se refiere. Este proceso es de intercambio y ha traído a los migrantes y venezolanos una dinámica multicultural que va más allá de las actividades propias del trabajo y que se manifiesta a través del compartir en clubes de la región.

Mediante acuerdos subregionales en materia laboral, los países latinoamericanos han ampliado el marco jurídico de protección de los derechos laborales y/o posibilidades de empleo de los trabajadores migrantes en el hemisferio. Sin embargo, estos acuerdos han demostrado ser más eficaces en términos de la liberación del comercio que como facilitadores de la movilidad de la mano de obra. Ello significa que suele propiciarse la movilidad de la mano de obra cuando en extremo no se cuenta con mano de obra calificada en el país en concreto. Ahora bien, estos trabajadores que están en nuestro país qué tanto conocen acerca del marco jurídico que los ampara como trabajadores migrantes. Los resultados del trabajo de campo evidenciaron que los trabajadores tienen un marcado desconocimiento de los instrumentos jurídicos existentes a nivel internacional y regional. El 63 por ciento desconoce los instrumentos jurídicos que los protege, mientras que el otro 37 por ciento conoce al menos uno de los instrumentos, entre los cuales están los del Consejo de Europa, de la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental, de la Organización Árabe del Trabajo, de la Organización de los Estados Americanos, de la Organización Internacional del Trabajo, de la Organiza-

ción Internacional para las Migraciones y de Venezuela.

Para dar continuidad al análisis de los efectos de la migración selectiva se indagaron algunos ítems relacionados con la protección de familiares, con los derechos, los beneficios y las condiciones de trabajo de los trabajadores migrantes. Teniendo en cuenta los principios establecidos en los instrumentos jurídicos, se tuvo en primer orden a la Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de todos los Trabajadores Migratorios y de sus Familiares, en el artículo 4 se define el término de "familiares" y son todas aquellas personas casadas con trabajadores migratorios o que mantengan con ellos una relación que, de conformidad con el derecho aplicable, produzca efectos equivalentes al matrimonio, así como a los hijos a su cargo y a otras personas a su cargo reconocidas como familiares por la legislación aplicable o por acuerdos bilaterales o multilaterales aplicables entre los Estados de que se trate.

En relación al artículo anterior, se preguntó si viajaban con los trabajadores extranjeros algunos de sus familiares; el 26 por ciento dijo que sí, y 74 por ciento dijo lo contrario. Se consideró lo consagrado en el artículo 13 de la Ley de Extranjería y Migración, donde los extranjeros y extranjeras que se encuentren en el territorio de la República, tendrán los mismos derechos que los nacionales, sin más limitaciones que las establecidas en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y las leyes. En la parte donde se indaga si disfrutaban sus familiares los mismos derechos sociales de los cuales gozan los venezolanos, un 92 por ciento dijo que sí y estos representan los que tienen a sus familiares en Venezuela.

En la mencionada Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de todos los

Trabajadores Migratorios y de sus Familiares, en el artículo 8 se declara sobre los derechos humanos de los trabajadores migratorios y sus familiares, ellos podrán salir libremente de cualquier Estado, incluido su Estado de origen. Ese derecho no estará sometido a restricción alguna, salvo las que sean establecidas por ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral pública o los derechos y libertades ajenos y sean compatibles con otros derechos reconocidos en la parte III de la Convención. Los trabajadores migratorios y sus familiares tendrán derecho a regresar en cualquier momento a su Estado de origen y permanecer en él.

Convencidos, por ello, de la necesidad de lograr la protección internacional de los derechos de todos los trabajadores migratorios y de sus familiares, se reafirma y se establecen normas fundamentales en una convención amplia que tenga aplicación universal y apoyada también por los principios y normas establecidos en los instrumentos pertinentes elaborados en el marco de la Organización Internacional del Trabajo, en especial el Convenio relativo a los trabajadores migrantes (No.97), el Convenio sobre las migraciones en condiciones abusivas y la promoción de la igualdad de oportunidades y de trato de los trabajadores migrantes (No.143), la Recomendación sobre los trabajadores migrantes (No.86), la Recomendación sobre los trabajadores migrantes (No.151), el Convenio relativo al trabajo forzoso u obligatorio (No. 29) y el Convenio relativo a la abolición del trabajo forzoso (No. 105). En la Ley de Extranjería y Migración, en el artículo 21, se establece la creación del Registro Nacional de Extranjeros y Extranjeras, el cual será llevado por el ministerio con competencia en materia de extranjería y migración. El Reglamento de esta Ley determinará la estructura, organización y funciones de este Registro. So-

bre este aspecto se llevan registros de inscripción para el caso particular.

Los trabajadores que vinieron a asesorar, dar entrenamiento y ejecutar labores en la obra ferroviaria, vinieron contratados por empresas privadas de su país, que a su vez fueron contratadas por el gobierno bolivariano, estos representan el 100 por ciento. Como su labor ha permanecido por más de 90 días y requieren de mayor tiempo de permanencia, pues se les otorga un visado que vaya acorde con su condición de migrante temporal o permanente, que les permita tener una cuenta bancaria, licencia para conducir y otros beneficios para desenvolverse.

Según la Organización de los Estados Americanos, los gobiernos deben asumir el compromiso de fomentar la información pública, para prevenir y erradicar las violaciones de los derechos humanos y eliminar todas las modalidades de discriminación contra los trabajadores migrantes; especialmente la discriminación racial, la xenofobia y la intolerancia conexas. Así quedó ratificado en la Segunda Cumbre de las Américas. Todo lo anterior se complementa con la afirmación que evidencia la mayoría en aceptar que tienen acceso a la información pública para defender sus derechos como migrantes.

Por otra parte, todos los entrevistados explicaron que no son objeto de discriminación, sea por motivos de raza, sexo, edad, religión, estado civil u otra índole. Sus historias evidencian un proceso enriquecedor de intercambios multicultural interesante. El trabajo realizado en ocasión de la construcción del ferrocarril, como se ha dicho, es de alta especialización siendo las áreas que requieren mayor mano de obra calificada las siguientes: De Estudios y Proyectos; de Obra Civil y Vías; de Telecomunicaciones; de Electrificación; de Subestación/Catenaria; de Mantenimiento; de Señalización; de Gestión y Regulación de

Tráfico; de Taller (condiciones de material rodante, mecánica general y de Seguridad Ferroviaria e Inspección). Con la culminación del sistema ferroviario en Venezuela se espera dinamizar la economía y lograr una mejor comunicación entre las diversas regiones del país. En importante, en la nueva experiencia, realizar un monitoreo investigativo para poder comprender los cambios que se dan en esta modalidad de trabajo que aparece como uno de los grandes retos en la dinámica venezolana.

REFLEXIONES FINALES

En atención al título del trabajo El ferrocarril venezolano: Mirando el pasado y el presente se desea presentar algunas reflexiones.

Del pasado: se quiere resaltar las gestiones del gobierno de Guzmán Blanco en lo que significó la construcción del sistema ferroviario durante el enclave minero que hizo posible el 25 de julio de 1883, fecha que coincide con el Día de Caracas y siguiente al del Natalicio del Libertador, se inaugurara el ferrocarril en Venezuela. Quedará siempre como una gran incógnita saber qué habría ocurrido en Venezuela si el ferrocarril no hubiese sido desmantelado, sin embargo, sacar conclusiones sobre este aspecto sería caer en la tentación y recurrir a las especulaciones. Lo que sí es cierto es que mucho influyó en su desaparición el decaimiento de la economía agroexportadora, la crisis de 1930 y el establecimiento de una política de construcción de carreteras durante las primeras décadas del siglo XX. Con lo cual surge la interrogante de saber qué sería de Venezuela si la política de la época, de construcción de carreteras, se hubiese dado acompañada de una política de desarrollo ferroviario. Hoy en día tendríamos varios siglos de tradición ferroviaria sin negar los beneficios de la comunicación a través de carreteras.

Del ferrocarril, se reseña, que vinculó algu-

nos centros de producción agrícola o minera al puerto de exportación más cercano. No obstante, la llegada del ferrocarril a las zonas rurales, en especial las cafetaleras y mineras, no eliminó las otras formas tradicionales de transporte: mulas y los vapores fluviales o lacustres. Por tanto, esta época es prismática en tanto lo tradicional y moderno convive. Del mundo del trabajo, la historia nos reseña, que el fenómeno ferroviario deja dos acontecimientos importantes: los conflictos laborales y acuerdos de trabajo. Dicen los historiadores que el presente se explica por el pasado y con sobrada razón. De acuerdo a Nietzsche, la vida es un eterno retorno, un círculo que se repite y que retoma del pasado las experiencias. Si aplicáramos la metáfora de Nietzsche al mundo del trabajo, pudiéramos decir, que tales acontecimientos se convierten en uno de los muchos antecedentes de lo que son los grandes avances en el mundo del trabajo en la década de los sesenta del siglo XX.

En el presente: La construcción del ferrocarril ha traído para Venezuela un proceso de migración selectiva así como la necesidad de formar personal venezolano en áreas de telecomunicaciones, circulación, seguridad en la circulación, mantenimiento de material rodante, vías férreas y electrificación. Esta tipología de migración ha originado un proceso enriquecedor de intercambio multicultural que se da cuando conviven personas de distintas nacionalidades ocupando el mismo espacio. Modos de ver, comportarse, formación diversa, aprendizaje de vida en culturas distintas hacen de la dinámica del trabajo del ferrocarril en el tramo Puerto Cabello-La Encrucijada un crisol en donde diversas costumbres conviven. Los trabajadores migrantes son en su mayoría de Europa, destacándose la nacionalidad italiana seguida de la francesa y es menor la presencia de latinoamericanos. Esta situación puede tener su explicación en elementos históricos que definen al europeo en la historia

como personas más prestas a la movilización. Pero también, a las circunstancias históricas que lo han modelado hacia conductas itinerantes. Lejos de esto, los países latinoamericanos, en su mayoría, han sido receptores en las diversas olas migratorias. Finalmente, es importante acotar que la construcción ferroviaria, como se ha dicho, involucra un proceso necesario de formación, por consiguiente será importante una política desde el Estado sostenida en esta materia. ©

NOTAS

- (1) Expresa Hurtado (1990:178) "en suma, una idea (1830) y tres tentativas (1835, 1862 y 1872-73) se necesitaron para llevar a cabo la línea del Ferrocarril Bolívar". La construcción del ferrocarril se inició entre 1835 y 1838, pero fue suspendido por la paralización de la explotación minera.
- (2) Robert Stephenson nació en Wellington, cerca de Newcastle, el 16 de octubre de 1803. Desde muy joven tuvo la oportunidad, a diferencia de su padre, de recibir una educación formal en la Escuela e Instituto de Newcastle (...) En julio de 1824, Robert, que entonces tenía veintiún años, desembarcó en el puerto de La Guaira, con la misión de estudiar la factibilidad de la construcción de un tajamar y un muelle en ese puerto. Por su reciente experiencia en la construcción del primer ferrocarril de Inglaterra y del mundo, en el cual trabajó como colaborador con su padre, se interesó asimismo en estudiar la posibilidad de unir la ciudad de Caracas con su puerto natural de La Guaira, mediante una línea férrea (Urquijo, 2006).
- (3) Se encontraba el General Guzmán Blanco, acompañado del Cuerpo Diplomático acreditado en Caracas, de los directivos y constructores de la obra y periodistas; quienes pudieron ver culminado los servicios de apertura al público de los trenes de Caracas-La Guaira con sus treinta y seis kilómetros de longitud. Cordero (1990).

BIBLIOGRAFÍA

- ANGUERA, MARÍA. 1986. **La Investigación Cualitativa**. Educar. No.10. Universidad Autónoma. Barcelona.
- BELLO, JORGE; FLORES, JUAN; GONZÁLEZ, JAVIER; MARTÍN, ENRIQUE; SCHAEEL, ALFREDO y STOHR, CARLOS. 2000. **Transportes en Venezuela**. Revista del Museo de Transporte Guillermo José Schael. Caracas.
- BRIONES, GUILLERMO. 1990. **Métodos y Técnicas de Investigación para las Ciencias Sociales**. Editorial Trillas. México.
- CHIAVENATO, IDALBERTO. 2001. **Administración de Recursos Humanos**. McGraw - Hill. 5ta. Edición. Santa Fe de Bogotá. Colombia.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 1999. Gaceta Oficial N° 38.860, de fecha 30 de diciembre de 1999.
- CONVENCIÓN INTERNACIONAL SOBRE LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE TODOS LOS TRABAJADORES MIGRATORIOS Y DE SUS FAMILIARES. 1990. Fuente: http://www.unhchr.ch/spanish/html/menu3/b/m_mwctoc_sp.htm (Consultado el 23-01-2007).
- CORDERO, LUIS. 1990. **La Venezuela del Viejo Ferrocarril**. Gráficas Monfort. Caracas.
- DECRETO CON FUERZA DE LEY DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO NACIONAL. 2001. Gaceta Oficial N° 37.313, de fecha 30 de octubre de 2001.
- FERNÁNDEZ, ROGELIO. 2005. **Las Migraciones Internacionales en América Latina y el Caribe**. Fondo de Poblaciones

- de las Naciones Unidas. Texto presentado en la 46va Reunión de la Junta de Gobernadores del Banco Inter-Americano de Desarrollo y de la Cooperación Interamericana de Inversiones, Okinawa, Japón.
- GALTUNG, JOHAN. 1970. **Teoría y Métodos de la Investigación Social**. Editorial Eudeba. Buenos Aires.
- GODIO, JULIO. 1980. **El Movimiento Obrero Venezolano, 1850-1944**. Ediciones Ateneo de Caracas. Caracas.
- HURTADO, SAMUEL. 1990. **Ferrocarriles y Proyecto Nacional en Venezuela: 1870-1925**. Ediciones FaCES/UCV. Caracas.
- IAFE (INSTITUTO AUTÓNOMO DE FERROCARRILES DEL ESTADO). 2005. Página Web en línea. Fuente: <http://www.iafe.gov.ve> (Consultado el 28-10-2005).
- IAFE (INSTITUTO AUTÓNOMO DE FERROCARRILES DEL ESTADO). 2006. Página Web en línea. Fuente: <http://www.iafe.gov.ve> (Consultado el 18-07-2006).
- LEY DE EXTRANJERÍA Y MIGRACIÓN. 2004. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N° 37.944, de fecha 24 de mayo de 2004.
- LEY ORGÁNICA DEL TRABAJO. 1997. Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.152, de fecha 19 de junio de 1997.
- MARTÍNEZ, DANIEL. 2002. **Las normas de la OIT sobre migraciones**. Informe de la secretaría permanente del SELA, Caracas.
- MARTÍNEZ MIGUEL. 1997. **La investigación cualitativa etnográfica en educación**. Editorial Trillas. México.
- NOTI-RIELES. 2006. **Llegan a Venezuela Técnicos Ferroviarios**. Órgano Divulgativo del Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado. Caracas. Marzo-Abril 2006.
- OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 2001. **Formación para el Trabajo Decente**. (Cinterfor-OIT) Ginebra.
- PELLEGRINO, ADELA. 2002. **Reflexiones sobre Migración Calificada**. Programa de Población. Universidad de la República de Uruguay. Uruguay.
- PÉREZ S., GLORIA. 1998. **Investigación Cualitativa. Retos e interrogantes. técnicas y análisis de datos**. Editorial Muralla. Madrid.
- RAMA, CLAUDIO. 2002. **La Emigración Profesional en la Sociedad del Conocimiento: algunas preguntas sin respuestas**. Informe de la Secretaría Permanente del SELA. Caracas.
- RUSQUE, ANA. 1999. **De la Diversidad a la Unidad en la Investigación Cualitativa**. Ediciones FACES-UCV. Vadell hermanos. Caracas
- URQUIJO, JOSÉ. 1996. **Teoría de las Relaciones Industriales**. Publicaciones Universidad Católica Andrés Bello. Caracas.
- URQUIJO, JOSÉ. 2006. **Los primeros ferrocarriles de Venezuela: proyectos, tanteos, sueños e ilusiones**. Revista sobre Relaciones Industriales y Laborales. No 42. Caracas. pp. 9-58.
- VILLA, MIGUEL y MARTÍNEZ, JORGE. 2002. **La Migración Internacional en América Latina y el Caribe: Rasgos sociodemográficos y económicos**. Ponencia presentada a la División de Población de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Costa Rica.