Boletín de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat. ISSN 1317-6781
Caracas, Nº 65 Octubre-Diciembre 2024: 47 – 53

Recibido: julio 2024
Aprobado: octubre 2024

CRÓNICAS, MUDANZAS Y LEYENDAS DEL PUENTE COLGANTE SOBRE EL RÍO CUYUNÍ, EN LA POBLACIÓN DE EL DORADO, MUNICIPIO SIFONTES DEL ESTADO BOLÍVAR

Noel MARIÑO PARDO [1]

RESUMEN

Los puentes colgantes tienen varias ventajas como su flexibilidad, la posibilidad de ubicar la plataforma a una gran altura, el escaso material que se necesita para desarrollarlos y la construcción sin apoyo central. Por ello, hace casi 100 años, cuando el gobierno de Juan Vicente Gómez regía los destinos de Venezuela, se decidió como parte de la política vial y la integración territorial del Estado para esa época, instalar un puente colgante sobre el río Guárico, municipio Julián Mellado del estado Guárico, al que se le bautizó con el mismo nombre del presidente y fue inaugurado el 6 de mayo de 1930. El mencionado puente estuvo en ese sitio hasta 1956, cuando fue trasladado sobre el río Cuyuní, a la Troncal 10, municipio Sifontes del estado Bolívar, lugar donde se mantiene hoy día, aunque en desuso desde el año 2000. Sobre este puente se han tejido muchas leyendas sobre quien fue su diseñador y constructor, pero con las evidencias encontradas en la investigación para el presente trabajo, no hay lugar a dudas y se puede afirmar que fue Gastón Leinekugel Le Coq, desmitificando que fue erigido por Gustave Eiffel. Se propone apoyar la propuesta del cronista de Sifontes, a fin de que el gobernador del estado Bolívar haga las gestiones necesarias para elevar la propuesta ante el Instituto de Patrimonio Cultural, con objeto de que el viejo puente construido sobre el río Cuyuní se declare como patrimonio cultural inmueble del municipio.

ABSTRACT

Chronicles, movements and legends of the suspensión bridge over the Cuyuní river, in the town of El Dorado, Sifontes municipality of the state of Bolívar

Suspension bridges have several advantages such as their flexibility, the possibility of locating the platform at a great height, the limited material needed to develop them and the construction without central support. For this reason, almost 100 years ago, when the government of Juan Vicente Gómez ruled the destinies of Venezuela, it was decided as part of the road policy and territorial integration of the State at that time, to install a suspension bridge over the Guárico River, Julián Mellado municipality of the Guárico state, which was baptized with the same name as the president and was inaugurated on May 6, 1930. The aforementioned bridge was in that place until 1956, when it was transferred over the Cuyuní River to Troncal 10, Sifontes municipality of Bolívar state, where it remains today, although disused since 2000. Many legends have been woven about this bridge about who its designer and builder was, but with the evidence found in the research for this work, there is no room for doubt and it can be stated that it was Gastón Leinekugel Le Coq, demystifying that it was erected by Gustave Eiffel. It is proposed to support the proposal of the chronicler of Sifontes, so that the governor of the state of Bolívar takes the necessary steps to submit the proposal to the Institute of Cultural Heritage, so that the old bridge built over the Cuyuní River is declared as immovable cultural heritage of the municipality.

Palabras clave: Dos etapas, Gastón Leinekugel Le Coq, desmitificar, prefabricado, Troncal 10, patrimonio cultural.
Keywords: Two stages, Gastón Leinekugel Le Coq, demystifying, prefabricated, Troncal 10, cultural heritage.

INTRODUCCIÓN

Los puentes son estructuras que ha realizado la humanidad desde tiempos inmemoriales a fin de salvar un accidente geográfico. Los primeros se hicieron con los elementos que se encontraban en el entorno como madera, fibras vegetales y piedras. Así, fueron evolucionando dependiendo de su función y de la naturaleza del terreno hasta llegar a los puentes colgantes, que es un tipo de puente con tirantes verticales que se amarran a los dos cables principales o de suspensión, que a su vez mantienen el tablero o plataforma y que están fijados a los extremos de la estructura o torres. *Entre las ventajas que ofrecen los puentes colgantes frente a otro tipo de puentes, aparecen su flexibilidad, la posibilidad de ubicar la plataforma a una gran altura, el escaso material que se necesita para desarrollarlos y la construcción sin apoyo central* (Pérez y Gardey, 2020).

[1] Ingeniero Geólogo, Especialista en Tecnología Minera. Académico Correspondiente por el estado Bolívar, Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat. Comisión de Minería y Materiales. Correo-e.: geonotasvzla@gmail.com

El objetivo del presente trabajo es brindar información sobre la historia del puente colgante que actualmente se ubica en la Troncal 10 sobre el río Cuyuní (Figura 1), en las inmediaciones de la población de El Dorado, municipio Sifontes del estado Bolívar, Venezuela (Figura 2), así como su mudanza desde El Sombrero, estado Guárico, sitio original de instalación en 1930, donde su proyecto y construcción estuvo a cargo de la empresa del Ing. Gastón Leinekugel Le Coq (1867-1965), desmitificando que fue erigido por Gustave Eiffel (1832-1923).

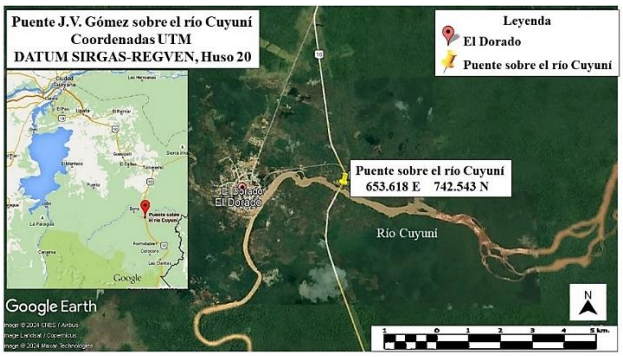

Figura 1 *– Ubicación del puente sobre el río Cuyuní y el trazado de la Troncal 10, municipio Sifontes del estado Bolívar. Fuente: Imagen base de Google Earth.*

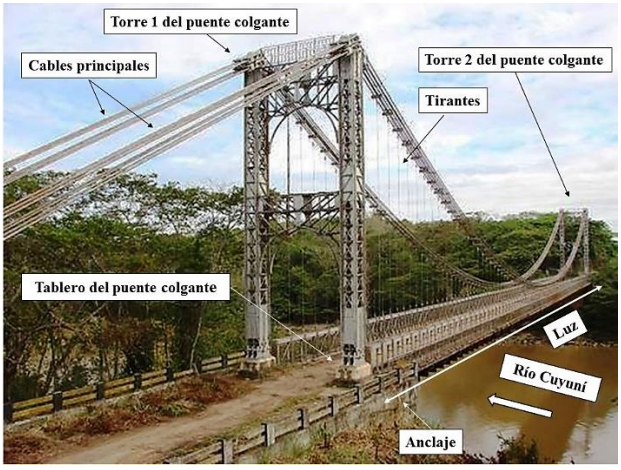

Figura 2 *– Puente colgante ubicado sobre el río Cuyuní en la Troncal 10, donde se han identificado las partes principales para mejor comprensión de los términos. Fue construido por el Ing. Gastón Leinekugel Le Coq y está ahora en desuso, por existir un viaducto al lado derecho de la fotografía (no visible en esta imagen). Fuente: adaptado de https://www.facebook.com/Arquitecturavzl/photos/ (2018).*

Por otra parte, en las redes sociales se podrán conseguir algunos artículos e incluso, ver algunos videos donde se mencionan datos erróneos y/o del imaginario popular que no se apegan a la veracidad de los hechos, por consiguiente, hay que considerarlas como "leyendas urbanas", unas más inverosímiles que otras, por tanto, no es la intención repetirlas para no confundir al lector. Por ende, siempre que fue posible se usó la fuente original, así como las informaciones verificables y todas se cotejaron con los escritos de los cronistas oficiales de los municipios Julián Mellado del estado Guárico y Domingo Sifontes del estado Bolívar.

PRIMERA ETAPA: EL SOMBRERO (1930-1956)

De acuerdo a la información suministrada por Celis (2010), cronista oficial del municipio Julián Mellado del estado Guárico, con sede en la población de El Sombrero, indica que en ocasión del centenario de la muerte de Simón Bolívar, el general Juan Vicente Gómez, regente de los destinos de Venezuela para ese momento, inauguró el 6 de mayo de 1930 un puente colgante sobre el río Guárico (Figura 3), que significó un hito para el proyecto de la Gran Carretera Oriental que unió los llanos orientales con la zona central del país, a través de la vía que conduce a San Juan de Los Morros como parte de la política vial y la integración territorial del Estado para esa época.

Figura 3 *–Puente sobre el río Guárico, en las cercanías de la población El Sombrero en una postal que tiene escrito en su reverso: "construcción en 1927 del puente colgante J. V. Gómez en Venezuela de 125 m de luz". Fuente: https://www.timbresponts.fr/types_de_ponts/suspendus_dossiers/Leinekugel.htm*

En proyecto desde 1922 (Silva-Contreras, 2008), fue la empresa francesa Gaston Leinekugel le Cocq et Fils, en Corréze (Figura 4), la que obtuvo el contrato en 1926 para el diseño y construcción del puente que fue conocido como "el puente de El Sombrero", cuyo representante era el ingeniero francés Gastón Leinekugel Le Coq[2] (Becerra y Denis, 2022). A

[2] Es importante reflejar los comienzos de Gaston Leinekugel le Cocq porque estos primeros años definirán su vida como constructor de puentes. De esta manera, tras estudiar en la École Polytechnique, donde se graduó en 1890, se formó como ingeniero- hidrógrafo en un buque escuela de la armada francesa y participó en una misión en Madagascar entre 1899 y 1900. Allí conoció a Georges Arnodin, hijo del constructor de puentes transportadores y colgantes Ferdinand Arnodin quien, en 1900, obtuvo la licencia de Albert Gisclard para construir los puentes atirantados que había desarrollado con tirantes cruzados que se extendían hasta la otra mitad del puente. Después de casarse con la hija de Albert Gisclard, renunció a la marina en 1901 para trabajar en proyectos de diseño y supervisar la producción de puentes en la empresa de su suegro en Châteauneuf-sur-Loire, Francia. Así Gaston Leinekugel Le Cocq comenzó la construcción de los primeros puentes según el sistema Gisclard o atirantados (Leinekugel Le Cocq, 2010, p. 60-63), para

nivel local, como era prefabricado, el ingeniero encargado de la dirección de la obra fue Rafael Ruíz y el montaje fue realizado junto al maestro de obra John Brown, de origen trinitario (Fernández, 2019). Las obras civiles y el ensamblado del puente transcurrieron entre los años 1927 y 1930 (Hernández, 2013).

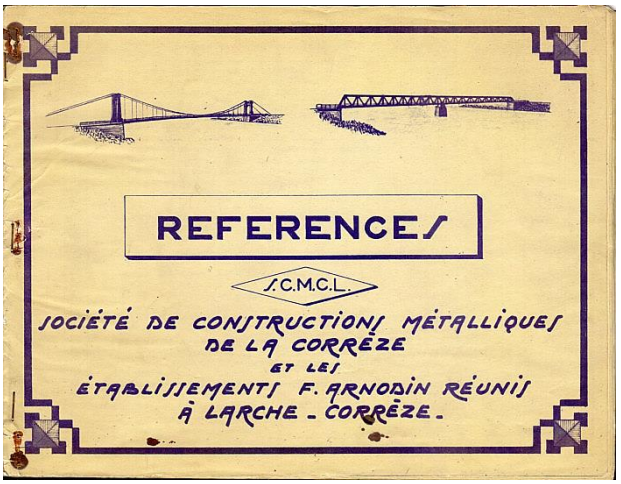

Figura 4 *- Gaston Leinekugel le Cocq, creó su propia empresa en 1922 en Larche, en Corrèze, Francia, donde se instalaron y construyeron muchos puentes, a menudo utilizando nuevos conceptos y nuevas tecnologías. De allí salieron los puentes J. V. Gómez (levantado sobre el río Guárico) y el Libertador (construido sobre el río Torbes, Táchira). Fuente: https://www.timbresponts.fr/types_de_ponts/suspendus_dossiers/Leinekugel.htm*

Sin embargo, a ese puente de El Sombrero se le asignó el nombre de Juan Vicente Gómez, muy típico para los momentos que se vivían y quedó grabada en una placa que se colocó en la parte más alta de una de las torres principales del puente, en la cual, además, se mencionaban algunos datos sobre luz[3], longitud, anchura, etc. (Celis, 2010). Hernández (2013) hace una descripción de las principales características de este puente (Figura 5): *moderno, de cables parabólicos, tipo semirrígido y con piso de concreto armado. Tiene una luz de 125 m, con dos tramos laterales de 33 m, para una longitud total de 213 m (33+125+33). Posee torres articuladas de 16,15 m, sobre las que se apoyan 8 cables de cada lado del tablero, que tiene 6 m de ancho*.

Figura 5 *– Otra imagen de la época del puente Juan Vicente Gómez sobre el río Guárico (1930). Fuente: Hernández (2013).*

También indica Celis (2010), cómo se referían en aquel entonces de esta construcción: *sobre el río se destacaba imponente la estructura metálica del puente, con sus dos torres en cada uno de los extremos y las guayas que formaban arcos en su trayectoria. A propios y extraños les llamaba la atención la enorme masa metálica de la obra y la belleza de su conjunto. Quienes lo veían por primera vez se detenían para admirarlo. El Sombrero era mejor conocido por su puente*.

Concluye Celis (2010), este puente permaneció durante 26 años en su sitio original, donde prestó una labor importante para la población de El Sombrero, pero cuando aumentó el flujo del tránsito terrestre, junto con el incremento de camiones pesados para el transporte de ganado y mercancías para la zona petrolera de la Cuenca Oriental[4], el puente se vio limitado por tanta afluencia de vehículos, pues tenía una sola vía. En 1956, por instrucciones[5] del entonces Ministerio de Obras Públicas (MOP), fue desmontando para ser trasladado las inmediaciones de El Dorado, para poder cruzar con facilidad el río Cuyuní y así seguir hacia el sur del estado Bolívar, donde permanece desde esa época, aunque en desuso y abandonado hoy día.

SEGUNDA ETAPA: EL DORADO (1956-2000)

En efecto, con el objeto de contribuir con el desarrollo de la zona sur del estado Bolívar, se desarmó el puente colgante que se ubicaba en las cercanías de El Sombrero en 1956, se trasladó vía terrestre y se instaló en las inmediaciones de El Dorado sobre el río Cuyuní (Figura 1), obra ejecutada por el entonces Ministerio de Obras Públicas (MOP) y la CVG (Denis, 2015). Esta obra facilitó la iniciación del proyecto para la construcción de la carretera El Dorado - Santa Elena de Uairén, cuyo contrato había suscrito el Gobierno Nacional con el ingeniero Luis Entrena en 1953 aunque abandonó la ejecución de la obra en 1958 por razones económicas (Fernández, 2019).

luego dedicar su trabajo hacia los puentes colgantes o suspendidos, para lo cual condensó sus ideas en un libro que fue publicado en 1911 (Gaston Leinekugel le Cocq, 1911).

[3] Distancia que existe entre apoyos de una construcción.

[4] La actual carretera de la costa, que comunica Caracas con Barcelona, estado Anzoátegui, no había sido construida y la única ruta transitable con cierta seguridad era San Juan de Los Morros-Ortiz-El Sombrero-Valle de La Pascua-El Tigre, que fue conocida en la época como la Gran Carretera Oriental.

[5] No se logró identificar al funcionario o la División del MOP que giró las instrucciones de la mudanza del puente colgante, aunque se presume que fue parte del Plan Preliminar de Vialidad del año 1947, que constituyó durante casi 40 años la guía fundamental para el desarrollo del sistema vial venezolano, al definir una red jerarquizada de carreteras y determinar los lugares donde debían construirse puentes, puertos y aeropuertos (Cilento-Sarli y Martín, 2022).

Este puente colgante fue un necesario primer impulso para el desarrollo económico y turístico de la frontera sur, con la construcción de la futura Troncal 10, que fue realizada casi en su totalidad por el Batallón de Ingeniería "Juan Manuel Cajigal" a partir de 1963 y puesta en servicio el 19 de febrero de 1973 (Figura 6) por el presidente de aquel entonces Rafael Caldera, sin embargo, era totalmente de tierra y sin puentes (Fernández, 2017). Fue durante la gestión del ingeniero Leopoldo Sucre Figarella, como ministro presidente de la CVG (1984-1993), que se culminó con su asfaltado y los principales puentes, para así eliminar definitivamente el paso a través de rústicas barcazas, con lo cual, permitió cubrir el trayecto El Dorado – Santa Elena de Uairen de 317 km de selva y sabana en 5 a 7 horas (Fernández, 2013).

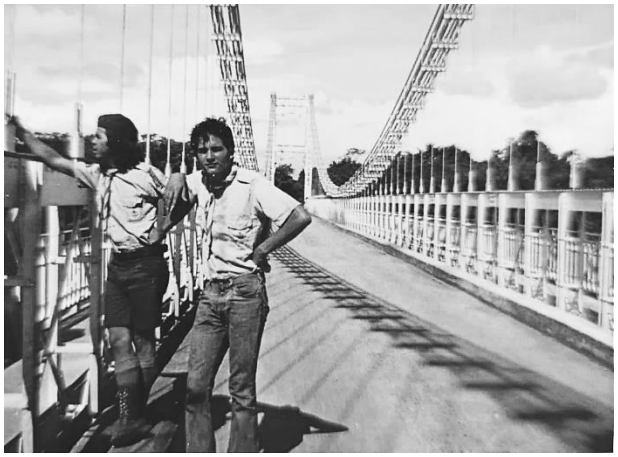

Figura 6 *– La majestuosidad del puente colgante Juan Vicente Gómez, en la recién abierta ruta sur, en las inmediaciones de El Dorado, siendo admirado por dos rovers scouts del clan La Salle 4, en diciembre 1973. Fuente: Noel Mariño (1973).*

Actualmente, el puente colgante sobre el río Cuyuní no está en uso porque su capacidad resultó insuficiente para el tránsito vehicular que circulaba por la zona, principalmente, por el auge minero del oro. Por tal motivo, en el año 2000 fue abierto a su lado, un viaducto que se utiliza hoy en día como vía regular (Figura 7) y el "viejo" puente colgante quedó en desuso, aunque todavía, los visitantes lo admiran con nostalgia, manteniendo la esperanza de verlo con orgullo como una valorada joya del patrimonio cultural de Venezuela (Denis, 2015). Hay un vuelo de dron que muestra los dos puentes en el siguiente enlace, cortesía de Emerson Drone: https://vm.tiktok.com/ZMrfaqBCR/

Figura 7 *– Vista de los dos puentes sobre el río Cuyuní: a la izquierda, el viejo puente colgante en desuso y a la derecha, el nuevo viaducto. Fuente: Tomada de Denis, 2015.*

OTRO PUENTE DE GASTÓN LEINEKUGEL LE COQ EN VENEZUELA

El puente colgante Libertador (Figura 8), que se ubica sobre el río Torbes, entre las poblaciones de Táriba y San Cristóbal, estado Táchira, también en proyecto desde 1922 (Silva-Contreras, 2008), es otro de los puentes diseñados y construidos por la empresa de Gaston Leinekugel le Cocq et Fils y armado en sitio por el ingeniero ítalo francés Luis Ramozzi[6] (1885-1935). Durante el gobierno de Juan Vicente Gómez, luego de dos años de construcción, entre durante los años 1928 – 1930, se inaugura con mucha pompa el 17/12/1930, en homenaje al centenario de la muerte de Simón Bolívar (Becerra y Denis, 2022), 7 meses y 11 días después de la apertura oficial del puente de El Sombrero. Como características, este puente que tiene 172,7 m de longitud y una luz de 112,8 m (Becerra y Denis, 2022) con dos vías angostas.

Figura 8 *– Puente Libertador, sobre el río Torbes, que comunica a Táriba con san Cristóbal, capital del estado Táchira. Fuente: https://www.bridgemeister.com/bridge.php?bid=4580*

[6] El Ingeniero Luís Ramozzi llega a Venezuela en 1928, deja a sus hijos mayores en Colegios de Valencia y se viene a Táriba con su esposa y los dos hijos menores, donde nace su hija Eliana. El ingeniero Ramozzi había nacido en Italia en 1885, donde regresó en 1933, luego de culminar sus proyectos en Venezuela, enferma y muere en 1935, a los 50 años de edad (Cronista de San Cristóbal. Táchira. Venezuela, 2020)

A nivel histórico, en el año 1943, durante el gobierno de Isaías Medina Angarita, una crecida del río Torbes causó daños importantes al puente, sin embargo, fue reconstruido parcialmente en muy poco tiempo, sin embargo, lo dejaron de utilizar en 1976, cuando la autopista que conecta al municipio Cárdenas (Táriba) con el municipio San Cristóbal fue concluida. Unos años más tarde, en 1978, fue declarado patrimonio histórico de la nación y forma parte del conjunto de edificaciones del Parque río Torbes, junto al Faro de La Marina, el Bulevar de los Artesanos y otras construcciones menos significativas (Becerra y Denis, 2022). No obstante, este puente colgante se volvió a utilizar por un período corto de tiempo en el 2012, con limitaciones de carga, cuando una parte de esa autopista colapsó por otra crecida del río Torbes (Carlos Pardo, *com. per.*, julio 14, 2024).

DISCUSIÓN

De acuerdo Silva-Contreras (2008), los ingenieros Rafael Ruiz, Antonio Simonpietri, Eduardo Tamayo[7] (1895-1965) y Luis Ramozzi que, con Luis Vélez[8] (1858-1935), ministro de Obras Públicas del momento y redactor de la "Cartilla para Puentes Colgantes[9]", junto al maestro de obras John Brown, fueron los hacedores locales de estos puentes colgantes descritos en las páginas previas, que fueron consideradas las dos más espléndidas obras de esos tiempos. De hecho, el puente Juan Vicente Gómez sobre el río Guárico, luego sobre el río Cuyuní y el puente Libertador sobre el río Torbes, fueron las estructuras colgantes más grandes del país hasta la construcción en 1967 del puente de Angostura sobre el río Orinoco, entre Ciudad Bolívar y Ciudad Orinoco (anteriormente conocida como Soledad).

Por las referencias revisadas y las evidencias observadas, no hay lugar a dudas, que el diseño y prefabricado de los puentes Juan Vicente Gómez y Libertador en 1930, fueron elaborados en la empresa Gaston Leinekugel le Cocq et Fils, en Corréze, Francia, cuyo representante era el ingeniero francés Gastón Leinekugel Le Coq (Figura 9), por tanto, es incorrecto señalar a Gustave Eiffel como diseñador y fabricante de estos puentes. Además, de acuerdo a Martin y Riva (2023), el ingeniero Eiffel estuvo implicado en uno de los mayores escándalos del siglo XIX, como fue la quiebra de la compañía que construía el Canal de Panamá. Fue inculpado por el caso, pero antes de que fuera absuelto en 1893, este escándalo financiero supuso el fin de su empresa y de la marca Eiffel. Este es un fuerte argumento que valida la tesis que Eiffel no pudo diseñar ni construir los puentes que se le adjudican en Venezuela en los años veinte del siglo pasado.

Figura 9 *– Fotografía de Gaston Leinekugel le Cocq (S/F), museo Marino del Loira, Francia. Fuente: https://web.archive.org/web/20071117191608/http://etab.ac-orleans-tours.fr/clg-saint-exupery-st-jean-de-braye/pont/chateauneuf/leinekugel.htm*

Por otra parte, para el éxito de un proyecto de ingeniería de puentes colgantes, es menester analizar, proyectar y planificar las vías necesarias para el transporte que permitirán el acceso hasta los puentes, así como la topografía de detalle, a objeto de estructurar la memoria descriptiva del proyecto y los materiales a utilizar a medida, a saber: cables principales, tirantes, estructuras de las torres y soporte del tablero. La obligada planificación de una obra elimina la aleatoriedad de un proyecto y organiza su ejecución. Estas afirmaciones desmontan los elementos causales ligados a las leyendas que pululan alrededor de los puentes Juan Vicente Gómez y Libertador.

Ahora bien, para indagar por qué existe esa confusión en asignar a Eiffel estos puentes, se buscó una relación que conectara a Gastón Leinekugel Le Coq (1867-1965) con Gustave Eiffel (1832-1923) para investigar si así se consigue una correlación, sin embargo, ni por edad ni por su sitio de estudio tampoco existía una conexión. El primero estudió en la *École Polytechnique*, en Paris, donde se graduó en 1890 (*Gaston Leinekugel Le Cocq: le mathématicien*, 2007) y el segundo, se graduó en la *École Centrale des Arts et Manufactures* de París en 1855 (Moreno, *et al.*, 2023). En este contexto es importante resaltar que la clave del éxito de Eiffel, fue crear diseños prefabricados realizados en su planta de Levallois-Perret, a las afueras de París y que fueran fáciles de exportar (Martin y Riva, 2023). Así,

[7] Eduardo Tamayo, después de las vicisitudes de la época, recibe el título de ingeniero en la UCV en 1919 y entra inmediatamente al ministerio de Obras Públicas, pero se retira al poco tiempo, volviendo a ingresar durante el lapso de 1921 al 1940, donde ocupó varios cargos y direcciones. Fue nombrado director del Banco Central de Venezuela, a partir de 1940, donde permanece 20 años hasta su retiro (Rivas, 1965).

[8] Luis Vélez realizó sus estudios en la UCV, donde obtuvo primero el título de agrimensor y luego, en 1883, el de ingeniero. Le toco demarcar la concesión de la Compañía Nacional Minera Petrolia del Táchira. También se ocupó de varias obras en el estado Táchira, donde se destaca el puente sobre el río Quinimarí, que sirvió de modelo para otros en el país. Se desempeñó como ministro de Obras Públicas en dos períodos (1914-1922 y 1933-1935), donde acometió la construcción de varias vías del plan carretero nacional y publicó la cartilla para puentes colgantes (Grases *et al.*, 2016, p. 189-190).

[9] Esta cartilla fue escrita, editada y puesta en práctica bajo la inmediata dirección personal e instrucciones del Doctor Luis Vélez, ministro de Obras Públicas en 1921 (Silva-Contreras, 2008).

luego del análisis de ambas biografías, el único punto común encontrado es que ambos diseñaron y fabricaron puentes colgantes utilizando estructuras de hierro prefabricadas, que era la tendencia de última tecnología y bajo costo en construcción para finales del siglo XIX y principios del XX en Francia. Se presume que esta coincidencia, aunada al imaginario popular, fue el origen de las múltiples leyendas sin rigor histórico que circulan alrededor de estos puentes.

Como nota complementaria, ninguno de estos dos personajes visitó a Venezuela previo o durante la ejecución de las obras de los puentes J. V. Gómez o Libertador (1927-1930). Primero, porque Gustave Eiffel había fallecido en 1923 y segundo, en la biografía de Gastón Leinekugel Le Coq no se menciona (*Gaston Leinekugel Le Cocq: le mathématicien*, 2007).

En otro orden de ideas, el puente Libertador, sobre el río Torbes, en el estado Táchira, fue declarado patrimonio histórico de la nación en 1978 de acuerdo a Becerra y Denis (2022). Por ello, el cronista oficial del municipio Sifontes, estado Bolívar, Rafael Velázquez en 2024 propuso, que el ciudadano gobernador del estado Bolívar coordine una acción similar y eleve la propuesta ante el Instituto de Patrimonio Cultural[10], a fin de declarar como patrimonio cultural inmueble del municipio Sifontes, el viejo puente construido sobre el río Cuyuní, así como adelantar un proyecto para rescatarlo y remozarlo, con el fin de convertirlo en una atracción turística.

No obstante, se ha observado que Denis (2015), así como otros autores en redes sociales, informan que el puente sobre el río Cuyuní fue declarado monumento y patrimonio arquitectónico municipal durante la administración del alcalde del municipio Sifontes Omelio Cabeza (gestión 1993-1995), por consiguiente, se tienen dos observaciones: en primera instancia, no se encontraron evidencias de este acto administrativo en alguna Gaceta Oficial de Venezuela. En segunda instancia, la Ley de Protección y Defensa del Patrimonio Cultural (Gaceta No. E-4.623, 03/10/1993), en su artículo 6°, numeral 2, indica que es competencia nacional "los bienes inmuebles de cualquier época que sea de interés conservar por su valor histórico…". Por tanto, ahora cobra relevancia la propuesta del actual cronista del municipio Sifontes para que el viejo puente sobre el río Cuyuní sea declarado patrimonio histórico de la nación.

Definitivamente, hay que proteger el antiguo puente del vandalismo y abandono, como lo indica la denuncia interpuesta por García (2010), quien menciona en su nota que: *el puente colgante de hierro sobre el río Cuyuní podría caerse por el deterioro de su añeja estructura. Algunos de sus cables, tirantes y otras piezas de metal han sido cortados*.

A MANERA DE CONCLUSIÓN

El puente Juan Vicente Gómez, inicialmente ensamblado sobre el río Guárico e inaugurado en 1930, en la Gran Carretera Oriental, en las cercanías de la población de El Sombrero y trasladado en 1956 a la Troncal 10, sobre el río Cuyuní, estado Bolívar, fue diseñado y prefabricado por la empresa Gaston Leinekugel le Cocq et Fils, en Corréze, Francia, cuyo representante era el ingeniero francés Gastón Leinekugel Le Coq.

El puente Libertador sobre el río Torbes, estado Táchira, tiene el mismo origen que el puente Gómez, es decir, fue diseñado y prefabricado por la misma empresa, siendo inaugurado también en 1930, en conmemoración al centenario de la muerte de Simón Bolívar.

De esta forma, se ratifica que Gustave Eiffel no diseñó ni prefabricó los puentes Juan Vicente Gómez y Libertador, por lo cual, se considera que las opiniones emitidas por diversos autores asignando a Eiffel la autoría de estos dos puentes carecen de sustento.

A MANERA DE RECOMENDACIÓN

Apoyar la propuesta de Rafael Velázquez, cronista oficial del municipio Sifontes, a fin de que el gobernador del estado Bolívar impulse ante el Ejecutivo, la declaración como patrimonio cultural inmueble del municipio Sifontes al viejo puente construido sobre el río Cuyuní, así como secundar el proyecto de este cronista para rescatarlo y restaurarlo, conservando al máximo su estructura original, para convertirlo en una atracción turística y así poder transmitir a las futuras generaciones su significado histórico, artístico y social.

AGRADECIMIENTOS

Se agradece al colega José Antonio Rodríguez por sus recomendaciones en la edición de este trabajo y al Arq. Rafael González Betancourt por su aporte técnico. Muy agradecido por la información suministrada por el Arq. Carlos Pardo Segnini y el daño sufrido por la Troncal 1 ocasionado por la crecida del río Torbes en el año 2012.

REFERENCIAS

Becerra, E y Denis, L. 2022. *1930 - Puente Libertador, sobre el río Torbes, entre Táriba y San Cristóbal, estado Táchira*. Fundación Arquitectura y Ciudad. Enlace: https://fundaayc.com/tag/puente/page/2/

Celis, F. 2010. *Antiguo puente colgante de El Sombrero*. Enlace: https://es.scribd.com/document/377406336/Histora-Del-Puente-El-Sombrero

Cilento-Sarli, A. y Martín, J. 2022. *Infraestructura petrolera y comunicaciones en Venezuela, siglos XIX y XX*. Academia

[10] Órgano que tiene por objeto la "identificación, preservación, rehabilitación, defensa, salvaguarda y consolidación de las obras, conjuntos y lugares a que se refieren los artículos 2º y 6º de la Ley de Protección y Defensa del Patrimonio Cultural" (Gaceta No. E-4.623, 03/10/1993).

Nacional de la Ingeniería y el Hábitat. ISBN: 978-980-18-1422-1. Caracas, Venezuela 2022. Enlace: https://www.academia.edu/88271362/

Cronista de San Cristóbal. Táchira. Venezuela. 2020, junio 3. *Puente Libertador*. [Página de Facebook]. Recuperado el 20/07/2024. Enlace: https://www.facebook.com/permalink.php/?story_fbid=166694251521336&id=103613474496081&locale=nb_NO

Denis, L. 2015. *Puente colgante sobre el río Cuyuní*. Enlace: https://fotodenisantana.wordpress.com/puente-metalico-colgante-sobre-rio-cuyuni/

Fernández, A. 2013. *Carretera Gran Sabana*. Tópicos y semblanzas. Correo del Caroní, edición 07/08/2013. Ciudad Guayana. Enlace: https://issuu.com/correodelcaroni/docs/07-08-2013/19

Fernández, A. 2017. *Carretera El Dorado – Santa Elena*. Copia del libro editado en Tipografía y Litografía Horizontes de Barquisimeto en 2003 (Tercera Edición). Enlace: https://tituaresquelodicentodo.blogspot.com/2017/05/carretera-el-dorado-santa-elena.html

Fernández, A. 2019. *Puente sobre el río Cuyuní*. Reportajes y entrevistas periodísticas de Américo Fernández. Enlace: https://reportajesyentrevistasperiodisticas.blogspot.com/2019/01/puente-sobre-el-rio-cuyuni.html

Gaceta Oficial de la República de Venezuela Nº 4.623 Extraordinario. 03/10/1993. Ley de Protección y Defensa del Patrimonio Cultural. Enlace: https://pandectasdigital.blogspot.com/2016/08/ley-de-proteccion-y-defensa-del.html

García, N. 2010, julio 08. Puente sobre el Cuyuní en riesgo. *Correo del Caroní*, Ciudad Guayana, Venezuela. Tomado de: https://laguayanaesequiba.blogspot.com/2010/07/puente-sobre-el-cuyuni-en-riesgo.html

Gaston Leinekugel Le Cocq: le mathématicien. 2007, noviembre 17. Enlace: https://web.archive.org/web/20071117191608/http://etab.ac-orleans-tours.fr/clg-saint-exupery-st-jean-de-braye/pont/chateauneuf/leinekugel.htm

Grases, J., Gutiérrez, A. y Salas R. 2016. *La Historia de la Ingeniería Estructural en Venezuela. Volumen I*. Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, 2016. ISBN-9807106052, 615 pp.

Hernández, C. 2013. *Evolución de las tenso estructuras en Venezuela*. Enlace: http://saber.ucv.ve/bitstream/10872/3805/1/evolucion%20de%20las%20tensoestructuras%20en%20Venezuela.pdf

Leinekugel Le Cocq, D. 2010. *Ingenieurs des ponts l'histoire de la famille arnodin-leinekugel le cocq de 1872 a 2002*. Editorial: La Vie du Rail, 2010, pp. 324. ISBN 10: 2918758094.

Leinekugel le Cocq, G. 1911. *Ponts suspendus. Ponts suspendus flexibles et semi-rigides*. Edición original de 1911, relanzada el 29/05/2023, pp. 398. Enlace: https://www.hachettebnf.fr/livre/ponts-suspendus-ponts-suspendus-flexibles-et-semi-rigides-9782329939827/

Les ponts suspendus conçus, édifiés ou reconstruits par Gaston LEINEKUGEL-LE-COCQ de 1924 à 1950 (Los puentes colgantes diseñados, construidos o reconstruidos por Gaston Leinekugel-le-Cocq de 1924 a 1950). En: timbresponts.fr (consultado el 12 de julio de 2024).

Martin, P y Riva, F. 2023. Gustave Eiffel, el genio constructor que pasó a la historia como el 'mago del hierro. Radio Francia Internacional. Enlace: https://www.rfi.fr/es/francia/20230324-gustave-eiffel-el-genio-constructor-que-pas%C3%B3-a-la-historia-como-el-mago-del-hierro

Moreno, V., Ramírez, M., de la Oliva, C. y Moreno, E. 2023. *Biografía de Gustave Eiffel*. Enlace: https://www.buscabiografias.com/biografia/verDetalle/1821/Gustave%20Eiffel

Pérez Porto, J. y Gardey, A. 2020. *Puente colgante - ¿Qué es, definición y concepto?* Enlace: https://definicion.de/puente-colgante/

Rivas, G. 1965. Discurso pronunciado por el Dr. Gustavo Rivas Mijares con motivo de su incorporación como Individuo de Número de la Academia de Ciencias Físicas, Matemáticas y Naturales. Enlace: hrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://acfiman.org/wp-content/uploads/2023/07/bacfiman.26.2.13.pdf

Silva-Contreras, M. 2008. *Puentes colgantes entre las estructuras metálicas de la arquitectura venezolana en la década 1920*. Conference: Storia dell'Ingegneria: Atti del 2° Convegno Nazionale. Napoles. Italia. Enero, 2008. [Consultado Jul 14 2024]. Enlace: https://www.researchgate.net/publication/341611722

Velázquez, R. 2024. El puente colgante sobre el río Cuyuní... *Remembranzas tumeremenses* (2024, junio, 18). Enlace: https://www.facebook.com/share/p/JTK6NyT2fbFq5ygd/?mibextid=xfxF2i

Vélez, L. 1921. *Cartilla para puentes colgantes*. Caracas, Litografía del Comercio, 1922.