

LA COMPAÑÍA MINERA ALEMANA DE AZUFRALES EN VENEZUELA Y LA EXPLOTACION DEL AZUFRE EN EL DISTRITO BENITEZ —ESTADO SUCRE— (1895-1904)

Por PILAR FIGUEROA S.*

La explotación del azufre con fines comerciales en el Distrito Benítez, Estado Sucre, (1895-1904) se asocia con la actividad del ciudadano alemán James Schaeffer, quien obtiene los yacimientos en concesión, y firma en 1895 un contrato, con los Ministerios de Obras Públicas, Fomento y Relaciones Interiores, para la extracción y transporte del mineral contenido en los depósitos denominados “Buena Esperanza”, “Providencia”, “Salvaje” y “Potosí”.

En su art. 11 el citado contrato permite al contratista traspasar los derechos y privilegios de esta concesión a otra persona, compañía o corporación, dando aviso previamente al Gobierno Nacional. Basándose en ello, Schaeffer vende el 8 de mayo de 1900, a la “Deutsch Venezolanische Scheffelgruber Actien Gesellschafts” (Compañía Minera Alemana de Azufrales en Venezuela), tanto las cuatro concesiones mineras como el contrato para su explotación, por la cantidad de ochocientos mil marcos, recibiendo este valor en acciones emitidas por dicha compañía, del valor de mil marcos cada una, o sea de 1250 bolívares.¹

Con esta negociación James Schaeffer adquiere el 40% de las acciones de la Compañía. Además la Empresa, cumpliendo con lo pautado en el artículo 54 del Código de Minas vigente (1893), que obliga a las compañías residentes fuera del territorio venezolano a constituir legalmente un agente o apoderado facultado para representarlo y responder directamente de las obligaciones que ellas contraigan en el país,² confiere un poder al citado Schaeffer, residente en Carúpano, para ejercer funciones de Gerente General de la Compañía en Venezuela.³

* Lic. en Historia, Universidad Central de Venezuela.

1. Documento de venta de cuatro concesiones mineras y un contrato para su explotación a la Compañía Minera Alemana de Azufrales en Venezuela. *Libro Principal*. 1900. Protocolo N° 1, N° 35, 2° Trimestre. Fs. 31-32. Registro Subalterno de El Pilar. El Pilar-Edo. Sucre.
2. Art. 54. Título VI. “Código de Minas de 1893”. *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*. T. XVI, p. 420.
3. Poder otorgado a James Schaeffer por la Compañía Minera Alemana de Azufrales en Venezuela. *Libro Principal*. 1900. Protocolo N° 3, N° 14, 2° Trimestre (N° folio ilegible). Registro Subalterno de Carúpano. Carúpano-Edo. Sucre.

La Compañía Minera Alemana de Azufrales en Venezuela se había constituido en Colonia, Alemania, mediante gestiones realizadas por Schaeffer, quien se dirigió a dicho país después de haber fracasado en sus intentos de desarrollar la empresa con capitales venezolanos.⁴

Con fecha 1 de diciembre de 1899 se instala la Compañía, que cuenta con un capital inicial de dos millones de marcos, o sea, 2.500.000 Bolívares, capital suscrito totalmente en dicho país mediante dos mil acciones de mil marcos cada una.⁵

No olvidemos que Alemania durante la segunda mitad del siglo XIX experimentó una transformación económica de naturaleza capitalista, que se tradujo en un auge industrial. Esto explica la inversión de sus capitales en el desarrollo de vías de comunicación en países como el nuestro, por ejemplo la instalación del Gran Ferrocarril de Venezuela, y en general en varios tipos de empresas, así como el establecimiento de casas comerciales alemanas en los puertos más importantes venezolanos: Maracaibo, La Guaira, etc., y además el desarrollo de empresas de agricultura e industria, como la explotación de las minas que nos ocupan.

Por el desarrollo que en particular adquirió la industria química alemana, a fines de dicho siglo, es fácil advertir el interés que dicho país pudiera tener en los yacimientos de azufre; ya que este mineral y su derivado el ácido sulfúrico constituyen la principal materia prima para la obtención de productos químicos y farmacéuticos, empleándose principalmente en la fabricación de abonos artificiales, en la preparación de colorantes de azufre, y en medicina, especialmente contra algunas enfermedades de la piel.

Igualmente sabemos, que durante el siglo pasado los únicos proveedores mundiales de azufre eran los yacimientos sicilianos (Italia), conocidos desde la antigüedad. Posiblemente el señor Schaeffer vio en las minas de azufre de El Pilar una fuente "inagotable" para la industria alemana. De ellas se decía, en aquella época, que eran yacimientos "enormes", que el azufre se encontraba en "cinco grandes depósitos y otros más pequeños", que ocupaban un "área de casi trescientos mil metros cuadrados" y que "presentan el azufre en una capa que penetra a una gran profundidad considerándose por muchos motivos, como criaderos inagotables".⁶

Por otra parte, los análisis practicados a las muestras del mineral arrojaron como resultado un 90% de pureza absoluta, siendo superior a los yacimientos sicilianos, cuyo porcentaje era de un 40%.⁷

Con la constitución de la Compañía Minera Alemana de Azufrales en Vene-

-
4. Antes de viajar a Alemania, Schaeffer promociona en Caracas la formación de una Compañía Anónima, para la explotación de dichos azufrales. "Azufrales", *El Tiempo*, Caracas, 16 de setiembre de 1895, N° 749.
 5. Documento de venta de cuatro concesiones mineras y un contrato para su explotación a la Compañía Minera Alemana de Azufrales en Venezuela. *Ibidem*.
 6. AURELIO DE VIVANCO Y VILLEGAS, *Venezuela al Día*, T. I. Caracas, Imprenta Bolívar, diciembre de 1927, p. 430.
 7. *Idem*.

zuela se inicia un gran esfuerzo, mediante una fuerte inversión de capital, para consolidar la industria azufrera en el Distrito Benítez, ya que su principal objeto fue la explotación de dichos yacimientos, lo que exigía la instalación de un ferrocarril funicular o cable aéreo para el transporte del mineral hasta el puerto de embarque para el exterior.

La explotación se inicia con cierta regularidad a mediados de 1900. Para la fecha el cable aéreo no se había construido, por lo que se hizo necesario el uso de bestias para conducir el azufre hasta el puerto de Carúpano.

Sin duda la constitución e instalación efectiva de la Compañía Alemana, despertó el entusiasmo tanto de la población local como la del resto del país. Entusiasmo que hizo renacer grandes esperanzas en las ventajas, especialmente económicas, que proporcionaría a la región la explotación programada de dichas minas, —que desde la sexta década del siglo XIX había sido motivo de aspiraciones frustradas.⁸ Lamentablemente, el serio esfuerzo de inversión de capital en las labores de las minas, realizado por la Compañía Alemana no escapará a las implicaciones políticas, que sembraron desde el comienzo dudas sobre la posibilidad de un desarrollo continuo a consecuencia del clima de inestabilidad económico-social que vivía el país a comienzos de este siglo, presagioso de los graves enfrentamientos político-militares que habrían de sobrevenir.

No asombra por ello la actitud que los generales Angel Morrinson y J. J. Russian asumen frente a la Compañía al quererla involucrar con intereses políticos contrarios al Gobierno de Cipriano Castro, cuando en correspondencia privada le dicen:

“No queremos dejar en el tintero lo que vamos a decirle: está aquí en (Carúpano) domiciliado Mister Schaeffer, (Súbdito Alemán) empresario de unas minas de azufre en explotación: sucede que los obreros de las mencionadas minas son todos amigos de Rolando, la mayor parte barceloneses, del ejército de Guayana, asilados en Trinidad y nombrados aquí con recomendaciones de Rolando a Schaeffer, . . . quienes vienen ligados desde Barcelona, cuando el General Crespo le cedió la explotación de las minas de carbón de Naricual”.⁹

Independientemente de que esta denuncia obedezca a una apreciación subjetiva de dichos generales con el propósito de involucrar a la Compañía en los movimientos políticos locales adversos al gobierno, revela la situación política conflictiva que afectaba al país y que habría de agravarse en los años siguientes,

8. Se trata del tercer intento de laboreo de estas minas: el primero fue llevado a cabo por la compañía norteamericana “Carúpano Philadelphia Sulfur Mining Company Limited, entre 1869-1873. El segundo lo realizaron los Hermanos Lucca, comerciantes de Carúpano en 1882. Véase Pilar Figueroa, *La explotación del Azufre en el contexto de la economía del Distrito Benítez, 1869-1904*. Tesis de Grado. U.C.V. Facultad de Humanidades y Educación. Escuela de Historia. Mayo de 1983.

9. Correspondencia enviada a Cipriano Castro por los Generales Angel Morrinson y J. J. Russian. Carúpano, 26 de setiembre de 1900. *Cartas 1900*, setiembre. Archivo Histórico de Miraflores. Caracas.

cuando Venezuela tuvo que enfrentar desaveniencias económico-militares y diplomáticas con las potencias europeas y Estados Unidos.

La crítica situación fiscal, que se agudizó en la última década del siglo XIX, y que le impediría a Venezuela atender el pago de su deuda pública exterior, precipitó desde mediados de 1901 el enfrentamiento con las potencias europeas —Gran Bretaña, Alemania e Italia—, que apelaron a la presión militar en 1902, después que el gobierno de Castro suspendiera oficialmente el pago de dicha deuda, en lo que conocemos como el bloqueo de 1902.

Sumado a este conflicto internacional el país habría de enfrentar la guerra civil denominada “Revolución Libertadora”, encabezada por el banquero venezolano Manuel Antonio Matos, que estalló a fines de 1902 y se extendió a lo largo de 1903, alentada y apoyada por empresas extranjeras, residentes en Venezuela, como la New York and Bermudez Company, concesionaria de los depósitos de asfalto de Guanoco,¹⁰ situados en territorios del mismo Distrito Benítez.

Esta guerra civil encontraría en el Oriente venezolano un respaldo popular muy sólido, en vista de que uno de sus más destacados jefes fue el General Nicolás Rolando, caudillo indiscutible de esta región. Rolando se había desempeñado en la Presidencia del Estado Bermúdez durante el período 1898-1899 y era recordado como uno de los más progresistas mandatarios en la historia política de la región, especialmente en Carúpano, donde sobresalió en su gestión administrativa y sembró firmes vínculos políticos que se reflejarán en el apoyo popular y militar con que siempre contó en esta ciudad y en la zona de Paria, en general.

La Revolución Libertadora afectó de manera particular la ciudad portuaria de Carúpano. Tan pronto se inicia el conflicto militar, los “revolucionarios”, al igual que en otros movimientos armados ocurridos con anterioridad, someten la ciudad y el espacio geográfico a que ella sirve (localidades de Casanay, Cariaco, pueblos del Distrito Benítez) a la violencia armada.

Sin embargo, este puerto con importancia desde los primeros tiempos de la vida republicana, ya que estaba ligado al comercio internacional, siendo de hecho el principal puerto de la región, supo conservar en momentos tan difíciles, el espíritu de superación y demanda constante por mantener la paz local, procurando desarrollar el progreso urbano y conservar el tráfico comercial, así como la producción agrícola exportadora, contrariamente a lo sucedido en otras zonas del país donde la paralización y abandono del trabajo fue casi total.

La existencia en la región de un importante núcleo de comerciantes, en su mayoría ciudadanos franceses que constituían sin duda una burguesía agroexportadora, auspició y cultivó, porque así convenía a sus intereses, la continuidad del funcionamiento económico de la región aún en las peores circunstancias de crisis político-militar.

Es de suponer que esta motivación por la conservación del orden público y

10. Véase RAMÓN DÍAZ SÁNCHEZ, “Bajo el signo del petróleo”, *Venezuela Independiente 1810-1860*. Caracas, Fundación Eugenio Mendoza, 1962, p. 303.

por el trabajo permanente y constante pudo influir en que la Compañía Minera Alemana no vacilara ni un momento en continuar sus planes de construcción de la infraestructura más importante para su industria: el cable aéreo o teleférico, el muelle, la instalación de oficinas, etc., aún cuando Alemania se perfilaba como una de las naciones en conflicto con Venezuela. Lógicamente estos trabajos se vieron afectados por la situación reinante, principalmente durante los meses de enero y febrero de 1901, ya que los materiales requeridos, traídos desde Amsterdam, permanecieron en espera varios días en los puertos de Curazao o Trinidad antes de poder desembarcar en Carúpano.

Así lo confirman varias correspondencias enviadas por James Schaeffer, gerente general de la Compañía, al Ministro de Obras Públicas, para los trámites de exoneración de impuestos arancelarios a dichas mercancías. En el "manifiesto de carga" de fecha 23 de febrero de 1901 Schaeffer señalaba:

"En el vapor holandés /Yeanne/ procedente de Curazao que fondeó en este puerto (Carúpano) el día 17 de los corrientes han llegado para nosotros las mercancías que van a expresarse, destinadas para la construcción del cable aéreo de las minas de azufre (...). Estas mercancías llegaron a este puerto por el vapor holandés /Prins Frederik Hendrick/ procedente de Amsterdam el 10 de enero ppdo. pero no pudieron desembarcarse por estar esta plaza amenazada por fuerzas revolucionarias".¹¹

Entendemos que la razón principal que llevó a la Compañía a realizar sus planes fue la supuesta riqueza de los yacimientos, razón ésta que expusiéramos con anterioridad, suficientemente poderosa para impedir toda idea de abandono del proyecto, aún ante la gravedad económico-social que afectaba al país en general.

La construcción del teleférico se justificaba, además, por resultar mucho más económica que la de un ferrocarril, por su costo de construcción, mantenimiento, etc., por seguir la formación del terreno por donde se instalara, por accidentado que fuera, sin necesidad de construir puentes, viaductos, túneles, etc.¹²

El teleférico se establecería en principio desde las minas hasta donde empieza la navegación por medio de chalanas o remolcadores al Caño de Ajíes, para seguir por esta vía fluvial hasta su desembocadura en el Golfo de Paria. Sin embargo, al construirse no siguió esta travesía. El cambio obedeció a una solicitud hecha por las Cámaras de Comercio de Carúpano y Caracas ante el Ministerio de Obras Públicas, para que el puerto de reembarque fuese un puerto cercano a Carúpano que podía ser la playa de Guayacán, alegando:

"la conveniencia de aquella reforma pues el cable (teleférico) establecido en la forma primitiva, pasando por aquellas apartadas regiones del Caño

11. Solicitud de exoneración de impuestos hecha por Jas Schaffeer sobre las mercancías llegadas en el vapor "JEANNE" para la Compañía Minera Alemana de Azufrales en Venezuela. Carúpano 23 de febrero de 1901. Paquete 105. M.O.P. Archivo General de la Nación (Sin clasificar).

12. "Las Minas de Azufre y el Cable Aéreo". *El Cojo Ilustrado*. Caracas, 1 de mayo de 1901, N° 225.

de Ajjes se prestaría al contrabando por las facilidades que ofrecen los diversos bajos del caño, en tanto que estableciendo la línea directa a Carúpano se evita aquel inconveniente, la población adquiere mayor desarrollo y el puerto sería visitado por nuevas compañías de vapores que vienen a cargar el azufre”.¹³

Esta solicitud fue acogida por el Ministerio de obras Públicas con fecha 2 de abril de 1898, el Consejo de Gobierno dio el voto favorable al proyecto de contrato celebrado entre dicho Ministerio y James Schaeffer en agosto de 1897, para el establecimiento del cable entre Las Minas y la población de Carúpano ó cualquier otro punto a elección del contratista.¹⁴

Cabe señalar que Carúpano para fines del siglo XIX había duplicado sus actividades mercantiles e industriales sosteniendo relaciones directas con Europa. Su puerto, de hondo calado, era visitado por varias líneas de vapores españoles, franceses, holandeses e ingleses. Si el mineral de azufre se embarcaba por este puerto, otra línea de vapores recalaría en él y se impulsaría aún más la riqueza de la ciudad. Este hecho, además, favorecía económicamente a la Compañía por implicar menos costo de transporte que llevándolo al Caño de Ajjes, que por ser una región pantanosa requería de un dragado constante, y necesitaba que se hiciese un trasbordo del mineral desde las chalanas hasta los trasatlánticos europeos, en cuyo caso se hubiese escogido como puerto de reembarque Puerto España (Isla de Trinidad).

Los trabajos de construcción del cable aéreo se iniciaron el 15 de mayo del año 1900. De ello fueron notificados los Jefes Civiles y Militares de los Distritos Bermúdez y Benítez:

“Acuso a Usted recibo de su carta nota por la cual se sirve usted participar a este Despacho que el 15 del actual (mayo) dio principio a los trabajos de construcción del cable aéreo que ha de conducir el azufre de las minas que es propietaria la Compañía que representa Usted, a este puerto (Carúpano), de conformidad con el contrato celebrado con el Gobierno Nacional. Y me permito felicitar a Ud. por el comienzo de esa obra que tuvo abien por excitación de Ud. presenciar”.¹⁵

Inicialmente se construyó en el puerto de Carúpano un muelle, conocido en la región como “muelle de los alemanes”, para el desembarque de los materiales requeridos por el cable, que fueron construidos en la ciudad de Colonia (Ale-

13. *Informe presentado por Manrique. Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad del M.O.P. sobre la conveniencia de reforma de la ruta del cable aéreo desde Las Minas al Caño de Ajjes.* Paquete 105. M.O.P. (Sin Clasificar). Archivo General de la Nación. Caracas.

14. *Decreto Legislativo de 25 de mayo de 1899, por el cual se aprueba un contrato celebrado entre el Ciudadano Ministro de Obras Públicas y el señor James Schaeffer, para el establecimiento de un cable aéreo destinado al transporte entre las minas de azufre y Carúpano.* Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela. T. XXII, Caracas, Edición Oficial, 1903.

15. *Correspondencia enviada a James Schaeffer por Juan B. Higuera (Jefe Civil y Militar de los Distritos Bermúdez y Benítez).* Carúpano, 18 de mayo de 1900. Paquete 105. M.O.P. (Sin Clasificar). Archivo General de la Nación. Caracas.

mania) por las fábricas I. Pohlig y Telten & Mchileheim a Rh., que también manufacturó y colocó el cable submarino de Bremen a Nueva York. La construcción del muelle estuvo bajo la dirección del ingeniero inglés Enrique Harwood y el superintendente de los trabajos técnicos para la construcción del funicular fue el señor G. Zaun, ingeniero al servicio de la firma I. Pohlig.

Una vez instalado el cable aéreo, el citado muelle funcionó como obra anexa a éste, utilizándose para el embarque del azufre que se exportaba para Estados Unidos y Europa. A continuación del muelle se encontraban los depósitos para el azufre y la estación de los carros.

El trazado seguido por el cable fue casi en línea recta, con una desviación a un kilómetro de distancia del puerto. La estación motriz se ubicó en la mitad de su extensión, en el lugar conocido como "Sacamanteca", situado aproximadamente a 9 Kms. de Carúpano. Contaba con una "estación de carga" en las propias minas y una "estación de descarga" en el puerto.¹⁶

En relación con su perfil logramos la siguiente información:

... "la línea partía de este puerto (Carúpano) al nivel del mar, ascendía hasta 526 metros de altura en el kilómetro 7; bajaba luego hasta la estación motriz, situada a 149 metros, para subir de nuevo a 526 metros y descender por último, a la estación de carga en las minas, cuya altura sobre el nivel del mar es de 238 metros"...¹⁷

Asimismo, pudimos conocer que el sistema utilizado por el mencionado teleférico era el de "cables portadores y tractores independientes" y que para su soporte se instalaron 131 torres de acero de "5 a 35 metros de altura montadas en bloques de concreto, que en ciertos puntos contienen más de 30 metros cúbicos, según las trabas para atravesar quebradas y precipicios que en algunos sitios alcanzan 600 y 800 metro de ancho".¹⁸

A juzgar por los Manifiestos de Carga de los buques que transportaron los materiales para la construcción del cable aéreo, podemos evaluar el elevado costo de esta obra. En el cuadro "Cantidad de "Materiales importados por la C.M.A.-A.V.", que insertamos de seguidas, apreciamos el número de bultos, peso, y valor de los materiales. Los manifiestos especifican también el tipo de materiales introducidos al país durante el primer semestre de 1901; cuentan entre ellos; hierro manufacturado, rollos de cables, tubos de hierro, lingotes, aceite para máquinas, y cables, maquinarias, linternas, repuestos de linternas, herramientas e instrumentos, tablas de madera, una caja de aparatos y partes de teléfonos, una tienda de campaña con su correspondiente mesa y tres sillas, tornillos, rieles de hierro, planchas de hierro.

-
16. "Las Minas de Azufre y el Cable Aéreo". *El Cojo Ilustrado*. Caracas, 1 de mayo de 1901, N° 225.
 17. "Cable Aéreo de Carúpano", en *Memoria del Ministerio de Obras Públicas*. 1914. Caracas, Lit. y Tip. del Comercio, 1915. pp. CLV-CLVI.
 18. "Las Minas de Azufre y el Cable Aéreo". *El Cojo Ilustrado*. Caracas, 1 de mayo de 1901, N° 225.

Pensamos que en el conjunto de las inversiones de la empresa, el teleférico representó la mayor y más importante, tanto por el importe de su financiamiento como por el esfuerzo de ingeniería que significó su construcción a lo largo de 18 Kms., en un relieve tan accidentado.

La instalación de este teleférico tardó un año y cinco meses. Prueba de ello la constituye la nota participativa enviada por Schaeffer al Ministerio de Obras Públicas, con fecha 12 de octubre de 1901, donde expresa:

“nos es grato participarle a Ud. que ya se ha acabado el cable aéreo a las Minas y en todo este mes (octubre de 1901) lo pondremos en función”.¹⁹

Con la puesta en servicio de esta obra se lograron superar las dificultades que ocasionaba el traslado del mineral a lomo de mulas o burros, y que por lo demás constituía una gran traba para transportarlo a la costa de mar donde sería embarcado para el exterior, por el elevado precio que implicaba. Con las facilidades que ofrecía el teleférico, . . . “se calculaba que el costo de este azufre puesto a bordo no pasará de \$4 por tonelada, y el costo puesto en el puerto de Nueva York no excederá de \$6 la tonelada”.²⁰

Pudimos comprobar que la Compañía Minera no logró desplegar toda la actividad prevista, en cuanto a la extracción del mineral y purificación mediante la fundición del mineral bruto. Aún en abril de 1903 no funcionaba el “Departamento de Fundición” de la empresa, por lo que el Consejo de Administración autorizó al Cónsul Carlos Dallmeier para que investigara las causas del retardo.²¹

Constatamos también que para esta fecha los empresarios de estas minas tenían sospechas acerca de la poca productividad de los yacimientos y por este motivo la Compañía inicia el proceso de desprendimiento de sus bienes. Algunos de ellos (lanchas) fueron vendidos. Con otros (casa portátil, romanas, varias toneladas de carbón mineral, aceite de máquina, etc.) se trató de solventar deudas atrasadas, como pago de empleados, deuda con el Fisco Nacional, etc.

De ninguna manera este hecho significó la liquidación definitiva de la Compañía en este año (1903). Con ello se trató de reparar una situación de emergencia, solventando atrasos en el pago de compromisos contraídos por la firma. Esta afirmación no sería válida para 1904, cuando la empresa liquida precipitadamente sus bienes ante la evidencia de un fracaso total, al punto que decide ofrecer en venta el cable aéreo, sus máquinas de vapor, etc.

19. Carta de James Schaeffer al Ministro de Obras Públicas. Carúpano, 12 de diciembre de 1901. Paquete 105. M.O.P. Archivo General de la Nación. Caracas (Sin Clasificar).

20. N. VELOZ GORRICOA, “Azufre”, en *Esbozo geográfico, recursos naturales, legislación, condiciones económicas, desarrollo alcanzado, prospecto de futuro desenvolvimiento*. Caracas, Editado y Recopilado por la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas, 1905. p. 241.

21. Poder otorgado por la Compañía Minera Alemana de Azufrales en Venezuela a Carl Dallmeier para que la represente en Venezuela. *Libro Principal*. 1903. Protocolo N° 3, 19, 3° Trimestre, N° de folio ilegible. Registro Subalterno de Carúpano. Carúpano-Edo Sucre.

La fecha exacta en que la Compañía fue liquidada totalmente, no la hemos podido precisar documentalmente, pero la concesión otorgada por el Gobierno Federal fue decretada caduca por Resolución del mismo Ejecutivo del 21 de octubre de 1904, acatando las disposiciones del artículo 63 del Código de Minas promulgado ese mismo año, que trata del incumplimiento, por espacio de seis meses, del pago de los impuestos de minas, que en este caso debían cancelarse en la Aduana de Carúpano.

El Gobierno Nacional no sólo decretó la caducidad de las minas, sino que en el año 1914, demandó a la Compañía alegando:

“Según contrato celebrado el 13 de abril de 1898 entre el Ministro de Obras Públicas y el señor James Schaeffer, del cual esta Compañía es cesionaria, todas las instalaciones del cable habían de ser propiedad nacional al cabo de 99 años; por lo tanto, ella no ha podido disponer libremente de tales materiales, como lo ha hecho con una parte importante de ellos, en vista de lo cual y de la falta de cumplimiento en general de la convención celebrada, la nación demandó a la Compañía por la resolución del contrato y por los daños y perjuicios resultantes de su extraño proceder”.²²

La sentencia dictada por la Corte Federal y de Casación declaró con lugar la demanda y en consecuencia condenó a la Compañía a “pagar a la nación el montante de las exoneraciones de derechos arancelarios concedidas para los materiales importados, y que alcanzan a Bs. 533.824,42”.²³

Aún en 1914 quedaban abandonados en el trayecto del teleférico, algunos materiales como torres de hierro acerados, algunas estaciones construidas también de hierro, dos chimeneas, dos máquinas llamadas “juinches”, el cable tendido entre las estaciones “Miranda” y “Santa Tecla”, cuyo justiprecio judicial fue estimado por el Dr. Díaz Fermín en 26.340,00 Bs. Una vez cumplido el procedimiento judicial pautado por la Ley, se procedió a la ejecución y remate de estos bienes en Carúpano, el día 10 de febrero de 1915, no habiendo otra oferta que no fuera la del representante del Fisco Nacional. El Tribunal, por consiguiente sentenció a su favor, adjudicándole dichos bienes por la cantidad de 13.170 Bs., mitad del justiprecio.

Determinar con precisión las causas del fracaso de la explotación de las minas de azufre en el Distrito Benítez, tropieza con serias dificultades por cuanto la documentación de la época no ilustra suficientemente sobre la razón fundamental de la liquidación precipitada de la Compañía. En este sentido, logramos la siguiente información oficial:

...“sea por haberse agotado el mineral de azufre o por estar este muy diseminado en una grande extensión, como afirman unos, o por mala administración, según otros, es lo cierto que la Compañía suspendió de pronto sus trabajos y vendió gran parte de sus instalaciones, quedando abandonado el resto de ellas en el propio sitio”.²⁴

22. “Cable Aéreo de Carúpano” en *Memoria del Ministerio de Obras Públicas*. 1914. Caracas, Lit. y Tip. del Comercio, 1915. pp. CLV-CLVI.

23. *Idem*.

24. *Idem*.

Como queda evidenciado en esta cita, ni el Gobierno Nacional conoció exactamente las causas de la temprana desaparición de esta empresa. Juzgamos por informes practicados exhaustivamente en el terreno a partir de 1950, por ingenieros geólogos, adscritos a la Dirección Técnica del Ministerio de Minas e Hidrocarburos,²⁵ que tales causas deben buscarse en la valorización real de estos azufrales, ya que los resultados de estos reconocimientos coinciden en las cuestiones más fundamentales de este aspecto.

Pensamos que tanto los trabajos exploratorios como los análisis practicados a las muestras de mineral que fueron seleccionadas por los industriales alemanes no fueron lo suficientemente detallados. Quizás por falta de capacidad o de recursos técnicos se basaron en generalizaciones hechas sobre los yacimientos, en cuanto a su calidad y cantidad, sin tomar en cuenta aspectos como espesor de las capas del mineral y la distribución del mismo, el tenor, en fin, características que determinan la importancia comercial y explotabilidad que justificara la inversión de grandes capitales en ellos

Podemos concluir señalando que si bien la Compañía Minera de Azufrales en Venezuela introduce cambios en los Distritos Benítez y Bermúdez del actual Estado Sucre, de ninguna manera pueden considerarse radicales ni permanentes, son, digámoslo así, cambios parciales y transitorios que afectan solo la fisonomía de la región, sin causar modificaciones significativas en la economía tradicionalmente agrícola, por diferentes razones:

—El período de explotación de las minas de azufre fue muy breve (1900-1904). Las cifras incompletas y dispersas —en varias publicaciones periódicas— sobre la producción del mineral no permiten apreciar los índices de explotación y por ende los ingresos correspondientes.

—La extracción de azufre no originó en estos Distritos el establecimiento de industrias derivadas del mismo, como las químicas y farmacéuticas.

—Nos atrevemos a sostener que esta Compañía, se arriesga a realizar grandes inversiones de capitales en la región, basándose en algunos análisis cualitativos practicados a las muestras de mineral tanto en Venezuela como en Alemania, que permitieron hacer generalizaciones sin fundamento sobre calidad y cantidad de mineral existente en los depósitos. La explotación demostró a corto plazo que los resultados de las muestras analizadas no se correspondían con las características reales de los yacimientos, hecho que produjo el fracaso de la Compañía. Las razones de índole política, sin duda contribuyeron a desalentar los trabajos, hasta la paralización de la explotación del azufre en el Distrito Benítez.

25. En el Ministerio de Minas e Hidrocarburos pueden consultarse los siguientes informes: BALDA FÉLIX, CARMONA CARLOS, *Informe preliminar de los yacimientos de azufre ubicados en el caserío "Las Minas" y sus alrededores.* Estado Sucre. Caracas, 30 de diciembre de 1952; DENGÓ, GABRIEL, *Yacimientos de Azufre de El Pilar Estado Sucre.* Caracas, 31 de agosto de 1951; LAVIÉ, HENRIQUE, *Conclusiones de los informes existentes acerca de los yacimientos de azufre en el Estado Sucre (concesiones de la Venezuela Sulphr).* Caracas, 12 de noviembre de 1963; MÁRQUEZ, GUSTAVO, *Notas sobre algunos depósitos de minerales en el Estado Sucre.* Caracas, 27 de setiembre de 1950.

MATERIALES IMPORTADOS POR LA COMPAÑIA MINERA ALEMANA DE AZUFRALES EN VENEZUELA
PARA LA CONSTRUCCION DEL CABLE AEREO DE CARUPANO A LAS MINAS.

(Primer Semestre de 1901)

<i>Materiales transportados por:</i>	<i>Fecha solicitud exoneración impuestos</i>	<i>Nº de Bultos</i>	<i>Peso Kgs.</i>	<i>Bolívares</i>
Gabarra Inglesa "Roberts"	5 de febrero	233	15.068	5.040
Vapor Holandés "Prins Frederik Hendrik"	12 de febrero	245	67.105	47.110
" " "Prins Maurits"	23 de febrero	115	6.007	3.780
" " "Prins Willem V"	23 de febrero	431	59.661	*
" " "Prins Willem IV"	6 de marzo	103	5.422	945
" " "Prins Willem IV"	6 de marzo	604	111.815	88.490
" " "Prins Willem II"	15 de marzo	329	104.020	106.425
" " "Orange Nassan"	9 de abril	394	97.310	97.220
" " "Prins Willem III"	12 de abril	494	111.942	64.180
" " "Yeanne"	9 de mayo	794	120.234	141.130
" " "Prins Willem V"	7 de junio	70	15.782	23.960
" " "Prins Willem II"	11 de julio	221	36.143	39.140
" " "Orange Nassan"	29 de julio	22	4.923	2.980
		4.055	755.432	620.400

* El Manifiesto de carga no especifica el valor de estas mercancías.

Fuente: Cuadro elaborado por P. F. con base en los datos proporcionados por las planillas de "Solicitud de Exoneración de Impuestos" enviadas por la C.M.A.A.V. al MOP. Manifiesto de Carga.

A.G.N. - MOP. Paquete 105. (Papeles sin clasificar).