

## CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL PUERTO CABELLO A VALENCIA

por José Murguey Gutiérrez (\*)

El movimiento comercial que experimentaba Puerto Cabello desde hacía décadas, cobró, a finales del siglo XIX, una inusitada actividad que obligaba a sumar esfuerzo para construir un ferrocarril desde esta ciudad puerto hasta la capital del Estado: Valencia.

Desde los inicios del pasado siglo, Puerto Cabello fue convirtiéndose en asientos de algunos comerciantes extranjeros, entre los que se destacan principalmente, alemanes, ingleses y franceses, quienes compartían, en menor grado, con españoles, italianos y algunos nacionales, dedicados a las actividades económicas de esta ciudad-puerto. a mediados del siglo XIX, se instalan importantes casas comerciales, sobre todo alemanes, que se ocupan del comercio de importación y exportación. En el año de 1881, formaban parte del "Directorio Comercial" de esta ciudad, compañías como "Blohm; Boulton, Ermen-Kempff, Lesseur Romer, A. Lowenhelm, Ascher Hermanos, Meyer Cohen, quienes se dedicaban al comercio mayor de mercancías, compradores y consignación de frutos; comisionistas y agentes de empresas extranjeras".<sup>(1)</sup> A éstas se agregaban otras: E. Berrizbeitia, C. Brandt. Rivas-Braasch-Fensohn, J. J. Frey, J. Sturupp y Cía., F. Acosta, R. S. Hill, Hagan y Beselin, Fuentes y Rivero, J. C. Guruceaga, M. Balada, M. Pons, J. Acevedo, S. M. Alegrett y Cía., F. S. Cooper, P. Noblot, B. Capriles, etc., muchos de los cuales, por no decir todos, tenían representantes en la ciudad de Valencia y otras plazas del país.

El 24 de febrero de 1885, fue celebrado en Londres, con los señores Cutbill Son y De Lunge, el contrato para la construcción del ferrocarril Puerto Cabello-Valencia. El Congreso Nacional lo aprueba el 18 de abril de ese mismo año.

Entre las cláusulas se especificaban: privilegio para explotar el ferrocarril durante 99 años, exoneración de arancel para la importación de material relacionado con la construcción de la vía férrea, concesión de terrenos a ambos lados de la vía (150 metros) y garantía del 7% de los capitales invertidos en la obra, etc.

El 25 de julio de 1885, el Concejo Municipal de Puerto Cabello, en sesión ordinaria conoce la solicitud del ingeniero encargado de la obra Thomas Robinson "pidiendo se le

---

(\*) Escuela de Historia. Universidad de Los Andes.

(1) STFC. *El Diario Comercial*, Puerto Cabello, 1891, N° 248.

digne hacer a sus representados concesión del terreno de propiedad municipal de esta ciudad hasta 'El Palito', y en la que estuvo construida la anterior vía férrea, puesto que la nueva debe seguir el mismo trazado".<sup>(2)</sup> El Concejo se reservó, para sesiones posteriores, la respuesta de la solicitud, la cual, por razones prácticas y dado el interés de la Municipalidad de que se iniciaran los trabajos, es de suponer que fue aprobada.

Los comerciantes porteños y valencianos, tanto extranjeros como nacionales, esperaban con ansiedad los inicios de la construcción del ferrocarril, deseando, por supuesto, que no se presentaran los "tradicionales" problemas que pudieran afectar su curso. La prensa local se hacía eco de este sentimiento y anunciaba las decisiones y marcha de la empresa. "Se nos informa que el ingeniero, señor Robinson, ha recibido órdenes de la compañía del ferrocarril de este puerto a Valencia para dar principio cuanto antes a los trabajos. Ojalá fuera mañana mismo".<sup>(3)</sup> "Habiendo llegado ya una cantidad de rieles y durmientes han principiado por nuestro muelle en la mañana de hoy, con un regular número de peones, los trabajos de nivelación de terreno donde éstos deben ser colocados... Ojalá no tenga la más pequeña interrupción esta empresa, que como todas las de su género, imprimen en los pueblos adelantos y prosperidad".<sup>(4)</sup>

La proximidad al mar era aliciente para la celeridad de la obra, ya que el material ferroviario al arribar al puerto, era inmediatamente llevado, en mayor parte, a los talleres y al sitio donde se efectuaban los trabajos.

Precisamente para facilitar estas tareas, el representante de los empresarios del ferrocarril, Thomas Robinson, solicita al Concejo Municipal de Puerto Cabello, "permiso para formar una línea férrea provisional, que partiendo del muelle pasará por la calle del Municipio y otras de la ciudad, para llevar con más facilidad y prontitud los rieles y demás materiales destinados a la construcción del ferrocarril a las oficinas y talleres que se harán en La Sabana".<sup>(5)</sup>

El Concejo, en esa misma reunión del día 22 de octubre de 1885, respondió favorablemente. Es conveniente señalar que la actitud de la Municipalidad para con la empresa del ferrocarril, se debía, sobre todo, al interés manifiesto de la colectividad por la obra, pero también es oportuno indicar que buena parte de los miembros de ese Concejo Municipal, eran comerciantes o estaban emparentados con éstos, y, estos grupos, localmente eran los más interesados en el avance de los trabajos del ferrocarril, por esta razón, esa acción de respaldo inmediato.

En la medida que los trabajos avanzaban en extensión, las mismas vías para trasladar el personal, materiales y equipos requeridos en la labor. La primera locomotora que había llegado en febrero de 1886, comenzó a ser utilizada en esa labor. "Tenemos el gusto de informar a nuestros lectores que el puente provisional sobre el río Bolívar está

---

(2) *El Diario Comercial*. Puerto Cabello, 1885, N° 1.253.

(3) *Ibidem*, N° 1.328.

(4) *Ibidem*, N° 1.334.

(5) *Ibidem*, N° 1.348.

ya listo, y desde ayer le pasa repetidas veces al día la locomotora, conduciendo rieles, durmientes, clavos y demás útiles para la continuación de la línea. Puede asegurarse que está ya listo el trazo comprendido entre El Palito y El Cambur”.<sup>(6)</sup> Los trabajos se continúan y con ellos avanzaba la extensión de los rieles.

Una de las características de esta empresa fue el empleo masivo de peones dedicados al desmonte del terreno, nivelación del piso para los rieles, tanqueros, traslado de material, etc., por lo cual, hasta cierto punto, generaba temporalmente una aceptable cuota de empleo, sobre todo cuando las fuentes de trabajo en el país se reducían esencialmente a las faenas ordinarias del campo. La incorporación de estos asalariados garantizaban el progreso de la construcción de la vía férrea. “Hay trabajando en todo el trayecto dos mil hombres. La locomotora llega a El Castaño y desde mañana se sigue enrielando de este punto hacia Las Trincheras. El túnel tiene abierto una boca como 40 metros por la otra 20. Se trabaja en el día y noche. Avanza, pues, rápidamente, tan importante obra”.<sup>(7)</sup>

Al llegar el enrielado a la población de Las Trincheras, la compañía pone al servicio del público un tren diario de pasajeros entre esta localidad y Puerto Cabello y de esta ciudad a Las Trincheras. El servicio se haría extensivo posteriormente a la carga.

La construcción avanzaba entusiastamente durante los meses finales de 1887. A comienzos de enero de 1888, ante la proximidad de los trabajos del ferrocarril a la ciudad de Valencia. “El Ejecutivo del Estado con el voto afirmativo del Consejo de Administración, decretó: Artículo 1° se declara de regocijo público los días 16, 17 18 del presente mes (febrero) designados para la visita del Presidente de la República al Estado Carabobo, y la inauguración del ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia”.<sup>(8)</sup>

El ferrocarril llegaba finalmente a Valencia, la ciudad se llenaba de júbilo ante la conclusión de tan importante obra, la cual debería impulsar el comercio, la producción<sup>(\*)</sup> y la naciente industria de la ciudad capital y poblaciones circunvecinas.

El día 16 de febrero es inaugurado el ferrocarril y el 1° de abril de 1888, fue abierto al público en general.

El 12 de julio de 1888 el Presidente de la República, General Hermógenes López, en su Mensaje al Congreso Nacional manifestaba: “quiero principiar la relación de las

---

(6) *Ibidem*. N° 1.504.

(7) *Ibidem*, 188 f. N° 1.721.

(8) *Ibidem*. 1888. N° 2007.

(\*) En poblaciones circundantes a la ciudad de Valencia, existían grandes sembradíos de cacao, algodón, maíz. En varias haciendas de la región se habían montado trapiches o pequeños ingenios azucareros y máquinas para trillar y descerezar café. La máquina de vapor comenzó a ser empleada en algunos oficios mecánicos. Se instalaron algunas fábricas como las de aceite de algodón y coco, de jabón de lavar, de olor, perfumes, de suecos y cerillas, fósforos, de sombreros; hielo, cerveza; pastas alimenticias; cigarrillos, etc. Esta “naciente” industria estaba ligada a individuos y familias extranjeras residenciadas en Valencia, entre los que se destacan: Winkelmann Hermanos, los Winkeljohann, Juan Graham, P. Lafond, J. Desborato, Luis Klose, Victor Jolly, Juan Mendiri, Ernesto Luis Branger, etc. *Vid.* Guerrero Rafael Saturno. *Recado Histórico sobre Valencia*.

obras públicas, congratulándome con el Congreso de la patria por la feliz realización del ferrocarril de puerto Cabello a Valencia, obra por demás importante para la prosperidad y engrandecimiento de aquel rico Estado, y que venía reclamándola el ensanche de su comercio y el notable crecimiento de su población".<sup>(9)</sup>

Los precios de los fletes y pasajes, aunque tuvieron ciertas variaciones posteriores, eran bolívares 44,00 por toneladas desde Valencia a Puerto Cabello y viceversa. Carbón y sal de Puerto Cabello a Valencia Bs. 35,00 por tonelada. Los pasajes de Valencia a Puerto Cabello, en primera 12 y en segunda 8 bolívares, respectivamente.

Veamos el trazado de la línea, las características técnicas y las estaciones e itinerario del ferrocarril.

Cuadro 1.

## FERROCARRIL VALENCIA - PUERTO CABELLO

## A) CARACTERISTICAS TECNICAS

Longitud total de la vía	Km.	54,75
Ancho de la vía entre rieles	Mts.	1,067
Peso de los rieles por metro lineal	Kg.	27,25
Pendiente máxima	%	8,00
Radio mínimo de las curvas	Mts.	91,50
Puentes y viaductos	Cant.	33
Longitud de puentes y viaductos	Mts.	915,50
Túneles	Cant.	1
Longitud de los túneles	Mts.	76,25
Capital primitivo invertido	Bs.	20.200.000,00
Costo promedio por kilómetro	Bs.	368.950,00

(9) AHCN. Diario de Debates de la Cámara de Diputados. Caracas, 12 de julio de 1888. p. 2.

## B) ESTACIONES

Estaciones	Distancia entre estaciones		Altura sobre el nivel del mar
	Parciales	Totales	
Valencia	Km. 0,00	Km. —	Mts. 479,50
Naguanagua	Km. 6,25	Km. 6,25	Mts. 493,75
La Entrada	Km. 7,50	Km. 13,75	Mts. 595,00
Las Trincheras	Km. 4,00	Km. 17,75	Mts. 340,40
El Cambur	Km. 11,75	Km. 29,50	Mts. 67,50
El Palito	Km. 12,00	Km. 41,50	Mts. 3,00
Puerto Cabello (Estación)	Km. 12,25	Km. 53,75	Mts. 0,75
Puerto Cabello (Los Muelles)	Km. 4,00	Km. 17,75	Mts. 340,40

Fuente: (Ferrocar). "Breve Historia y características técnicas de los ferrocarriles actuales en Venezuela". (Folleto alusivo). S/f.

## Cuadro 2

## ITINERARIO DEL FERROCARRIL PUERTO CABELLO A VALENCIA, 1888

## De Puerto Cabello a Valencia

Puerto Cabello	Salida 7:40 a.m.	2:45 p.m.
El Palito	Llegada 8:5 a.m.	3:10 p.m.
	Salida 8:8 a.m.	3:13 p.m.
El Cambur	Llegada 8:38 a.m.	3:45 p.m.
	Salida: 8:43 a.m.	3:50 p.m.
Las Trincheras	Llegada 9:18 a.m.	4:25 p.m.
	Salida 9:25 a.m.	4:30 p.m.
Naguanagua	Llegada 9:58 a.m.	5:10 p.m.
	Salida: 10:3 a.m.	5:15 p.m.
Valencia	Llegada 18:18 a.m.	5:30 p.m.

### De Valencia a Puerto Cabello

---

Valencia	Llegada 8:15 a.m.	3:15 p.m.
Naguanagua	Llegada 8:30 a.m.	3:30 p.m.
Las Trincheras	Llegada 9:13 a.m.	4:15 p.m.
	Salida: 9:20 a.m.	4:30 p.m.
El Cambur	Llegada 9:55 a.m.	5:5 p.m.
	Salida 9:58 a.m.	5:8 p.m.
El Palito	Llegada 10:33 a.m.	5:40 p.m.
	Salida 10:36 a.m.	5:48 p.m.
Puerto Cabello	Llegada 11:00 a.m.	6:3 p.m.

---

Fuente: (STFC). *El Mensajero*. Puerto Cabello, 16 de noviembre de 1888. N° 18.

La expansión del movimiento comercial que experimentaban las principales ciudades del Estado Carabobo, Valencia y Puerto Cabello, sirvió de ejemplo a otras jurisdicciones vecinas que trataron de emular los logros de ese Estado, gracias a su ferrocarril.

En la capital del estado Yaracuy, San Felipe, algunos individuos se mostraron interesados en unir a esa ciudad capital con Puerto Cabello, a través de una vía férrea que “por la costa de Puerto Cabello, atravesando los ricos pueblos del Yaracuy... y a favor de esa línea férrea será que tendrá precios las riquezas, minerales; de todo género descubiertas en San Felipe, Campo Elías, Urachiche, Yaritagua y Acarigua, que permanecen inactivas, por las dificultades de los transportes”.<sup>(10)</sup> La idea, para muchos, era que este ferrocarril debería extenderse a la importante ciudad de Barquisimeto y de allí dirigirse al Estado Zamora.

Igualmente los nativos de otras poblaciones del Estado Carabobo plantearon la posibilidad de extender ramales o vías férreas hacia esas localidades como aquel proyecto “de un ferrocarril o tranvía eléctrico a Nirgua, el cual partiendo de Valencia a Nirgua, uniría los ricos agrícolas y comerciantes pueblos de Bejuma, Montalbán, Miranda, Nirgua, etc., apoyado por gran número de personas respetables y pudientes y de espíritu público como los señores Celis, Silva Pinto, Cordido, etc.”.<sup>(11)</sup>

Con el propósito de unir Puerto Cabello con el Puerto de Carenero, Estado Miranda, a través de la costa, se aprobó el 2 de abril de 1894, un contrato entre “el Ejecutivo

---

(10) STFC. *El Eco Mercantil*, Barquisimeto, 1890, N° 1.

(11) STFC. *El Trabajo*. Valencia, 1896, N° 49.

Nacional y la Sociedad Anónima Compañía de Navegación Soller, domiciliada en Barcelona, España, representada por Juan Bautista Salas Ferré; para construir por el sistema denominado monorriel a grandes velocidades o por la vía ordinaria, a juicio de la empresa; en el segundo caso el ancho de la vía férrea entre rieles será de un metro y siete centímetros”.<sup>(12)</sup>

Esta empresa, según el contrato, no gozaría de ninguna subvención, ni garantía del Gobierno, salvo la contribución del 5%, verificada en la repartición de dividendos entre accionistas, en conformidad con la nueva reglamentación sobre ferrocarriles aprobada en 1892.

En Puerto Cabello, el número de extranjeros atraídos por la prosperidad del puerto, crecía a finales de siglo. El tercer censo de Venezuela en 1891, arrojaba para este Distrito, una cantidad de 1.427 extranjeros repartidos así: “63 alemanes, 16 daneses, 222 españoles, 32 franceses, 927 holandeses, 33 ingleses, 63 italianos, un suizo, 2 rusos, 5 turcos, 9 austriacos, 9 asiáticos, 23 colombianos, un chileno, 18 dominicanos, 2 haitianos, 5 peruanos y 4 norteamericanos”.<sup>(13)</sup> Algunos dueños de casas comerciales representantes y agentes de empresas navieras, bancos, firmas exportadoras e importadoras, otros, obreros calificados y no. Buena parte de esa colonia de extranjeros residentes en Puerto Cabello, estaban ligados a la suerte del ferrocarril.

## LOS RECLAMOS DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL PUERTO CABELLO-VALENCIA CONTRA EL GOBIERNO VENEZOLANO

En el contrato celebrado el 24 de febrero de 1885 en Londres, y ratificado por el Congreso Nacional el 18 de julio de ese mismo año, se especificaba en alguna de sus cláusulas:

“Artículo 12, La empresa del ferrocarril gozará de la garantía del 7% sobre la suma ochocientos veinte mil libras, ya mencionada, cuya suma podrá ser emitida en acciones ordinarias y en bonos en la proporción que mejor convenga a la Compañía. Dicha garantía comenzará al estar terminada la construcción del ferrocarril y abierta al tráfico público”.<sup>(14)</sup>

Esta garantía del 7%, sobre la expresada cantidad, significaba una erogación considerable para el Estado venezolano que contrataba la obra sin proveer suficientemente los recursos. Estos intereses no amortizados oportunamente alimentaban la deuda del Estado con la empresa ferrocarrilera. Por otra parte, la alternativa de la emisión de acciones o bonos por la suma que arrojaban los intereses, al arbitrio de la compañía, dejaba a ésta la posibilidad de hacer nuevos y muy buenos negocios.

Asimismo, en el “Artículo 13... Toman acciones ordinarias en la Compañía Anónima. El Gobierno Nacional por la suma de 3.120.000,00 bolívares, el Estado Carabobo

(12) FUNRES. *Ferrocarriles*. Tomo IV, pp. 428-29.

(13) STFC. *El Revisor*. Puerto Cabello, 1891, N° 47.

(14) STFC. *El Independiente*. Valencia, 1890. N° 13.

por la suma de 240.000,00 bolívares, el Municipio de Valencia por la suma de 20.000,00 bolívares, el Municipio Puerto Cabello, por la suma de 80.000,00 bolívares. Las sumas anteriores formando un total de 4.000.000,00, es decir, ciento setenta mil libras esterlinas (170.000,00) en acciones ordinarias a la par”.<sup>(15)</sup> Estas cantidades serían entregadas en 24 mensualidades en partes iguales al iniciarse los trabajos.

Esta cantidad representaba aproximadamente el 20% del capital primitivo de la empresa, por lo cual, esta compañía emprendía parte de la obra con dinero del Estado venezolano. A ello, hay que agregarle la evasión de impuestos al fisco nacional, por las exoneraciones aduaneras con que eran protegidas. Igualmente la donación de tierras cercanas a la vía férrea. Todo esto se traducía en un valor metálico que el Estado dejaba de percibir favoreciendo a la empresa constructora.

Pese a este comportamiento del Estado frente a ésta y, en general, a todas las empresas ferroviarias en Venezuela, estas compañías no vacilaron en exigirles al Ejecutivo Nacional, la cancelación de los compromisos adquiridos y garantizados en las cláusulas de los contratos. Ante la reiteración y solicitud de la empresa “respecto de la suma que corresponde pagar al Gobierno por déficit del 7% en 1899, cuya cuenta y documentos se han recibido en el Ministerio, se ha dispuesto como medida previa, enviar a Puerto Cabello un comisionado fiscal que examine la cuenta y rinda un informe al mencionado Despacho”.<sup>(16)</sup>

Ante la actitud de la Compañía inglesa, algunos sectores comenzaron a criticar abiertamente las cláusulas sobre las cuales se había erigido el contrato. En relación al artículo 2, cuyo texto especificaba que “la compañía use el derecho que le concede, no pudiendo el Gobierno, durante ese lapso, construir ni ceder a otra persona o compañía derechos de construir línea férrea entre las dos ciudades anunciadas. ¿Qué beneficio reportaría al gobierno cuando reciba, al vencimiento de esos veinte quinquenios, una obra que ha estado en uso constante?”.<sup>(17)</sup>

De igual manera se criticaba la suma de 820.000 libras esterlinas que el contrato estipulaba, se le comparaba con el de W. A. Pile, en 1882, cuya compañía no era limitada, ni estipulaba precios determinados por la obra, como sucedió con el contrato de Cutbill Son y De Lunge.

En 1891 “por medio del Ministerio de Obras Públicas, ha celebrado el Gobierno Nacional, un contrato con el señor Fred E. Sandars, uno de los directores y apoderados de la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia, por el cual ésta conviene en que desde el 1° de enero de 1891, el Gobierno sólo garantice un interés de 5% anual sobre 820.000, que es el capital fijado en el contrato primitivo, del cual queda derogado el artículo 12 en relación al 7%”.<sup>(18)</sup>

---

(15) STFC. *Ibidem*, N° 12.

(16) STFC. *El Diaria*. Valencia, 1890, N° 1.049.

(17) STFC. *El Independiente*. Valencia, 1890, N° 13.

(18) STFC. *El Revisor*, Puerto Cabello, 1891, N° 70.

Los voceros de la compañía –según ellos– llegaron a ese acuerdo para lograr que el Estado venezolano amortizara con puntualidad los intereses, ahora rebajados, a un 5%. En una comunicación enviada el 13 de abril de 1898, por el administrador de la Empresa, W. D. H. Haggard al Ministro de Relaciones Exteriores de Venezuela, le manifestaba “que tenga a honra notar a V.E., que la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia no ha recibido pago alguno de la garantía del Estado venezolano desde el arreglo hecho a fines de 1890. Insistió el gobierno venezolano en que la compañía redujese el siete por ciento garantizado en la concesión a cinco por ciento, en la creencia que se pagaría con puntualidad, pero no ha recibido desde esa fecha ni un centavo”.<sup>(19)</sup>

En 1897, los agentes de la Compañía en la ciudad de Caracas, le habían manifestado al Estado que la cuenta de ese año era de £ 20.500 y que la deuda en total, desde 1890, ascendía a la cantidad de £ 109.000. El Gobierno Nacional, que no había saldado la deuda con la Empresa, a pesar del empréstito de 1896, destinado, en buena parte, a cancelar las deudas contraídas con las empresas ferrocarrileras por la garantía del 7%, trata de proveerse de nuevos empréstitos, de hecho “el Presidente Cipriano Castro había sido autorizado por la Asamblea Constituyente para contratar un empréstito y dar en garantía la aduana de Puerto Cabello”.<sup>(20)</sup>

Ante la reiterada insolvencia del Estado Nacional y la misma situación de los ferrocarriles ingleses en Venezuela, los propietarios británicos consideraron conveniente ofrecerlos en venta al Ejecutivo venezolano.

El Embajador inglés en Caracas, Vincent Corbett, considerado como un culto y hábil funcionario de carrera “visitó el estado venezolano de Lara, al mismo tiempo que el Presidente se reunió en Barquisimeto con el General Cipriano Castro y, se dice que se discutió el asunto de una eventual venta del ferrocarril Puerto Cabello a Valencia”.<sup>(21)</sup>

El General Juan Vicente Gómez, en su mensaje como Presidente de la República, en 1909, ordenó una revisión de los compromisos del Estado venezolano con el “Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia” y comisionó “un Inspector Técnico a examinar a su vez, el estado de la línea férrea de Puerto Cabello a Valencia, y la cuentas de la administración de la empresa, a fin de ordenar las mejoras requeridas y de computar la cifra exacta de gastos de explotación y la correspondiente suma que, a título de garantía, paga la nación”.<sup>(22)</sup>

El General Gómez que, en ausencia del Presidente Cipriano Castro pasó de encargado de la Presidencia a ser “titular”, trató en lo inmediato de congraciarse con la opinión nacional con el interés manifiesto de darle estabilidad a su gobierno. Por otra parte, no dejaba de entender que el país, víctima de tantos desaciertos en su política internacio-

---

(19) ACMRE. “Inglaterra Reclamaciones”, Vol. 122, Expd. 19, Leg. 19, f. 90.

(20) FUNRES. Traducción de Documentos alemanes, Caracas, 23 de julio de 1901.

(21) *Ibidem*. Caracas, 31 de agosto de 1908.

(22) Gaceta oficial de Venezuela. Caracas, 1909, N° 10.708.

nal, con tristes y amargos recuerdos que aún perduraban, consideró oportuno dirimir con las naciones europeas todo aquello que pudiera afectar las relaciones de su Gobierno con las potencias extranjeras. En ese sentido, se mostró partidario de llegar a un acuerdo con los administradores de la Compañía del "Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia".

La Junta directiva, interesada en recuperar esa vieja deuda del Estado con la empresa del ferrocarril, a través de la Legación británica en Caracas, propuso un arreglo que "conforme a esa proposición el Gobierno de la República satisfará a la compañía, como pago de intereses atrasados y como rescate de la garantía que posee, la suma de cien mil libras esterlinas en efectivo, en cuanto trimestrales de veinte y cinco mil libras, y ciento cincuenta mil libras esterlinas más en una deuda se emitirá al efecto y que devengará el interés del cinco por ciento anual".<sup>(23)</sup>

Ante la solicitud de la Compañía, considerada elevada por el soberano Congreso de la República, se consideró necesario buscar nuevas fórmulas de arreglo con el propósito de subsanar, de una vez por todas, las deudas con esta empresa, sin que por otra parte, se dejará de entender que cualquier cifra resultaría siempre costosa por la situación del fisco nacional. "Desde 1902, fecha del último pago, hasta fines de 1910, la suma reclamada por la Compañía, suma que ha venido acumulándose durante ese período, asciende a cerca de 6.000.000 de bolívares".<sup>(24)</sup>

El Gobierno Nacional, a pesar del reconocimiento de los compromisos adquiridos y de querer llegar a un acuerdo con la empresa ferroviaria, le hace serios reparos a las cifras señaladas por la compañía, ya que incluía algunas partidas que son gastos ordinarios de la explotación de la empresa. Entre ellos, el estudio de un proyecto de construcción del "Ferrocarril de Nirgua" y exploración de una mina de amianto. Por otra parte, aducía el Estado que, de acuerdo a los señalamientos hechos por la administración de la Compañía, la totalidad de los gastos invertidos en la obra no llegaron a 820.000, sino a 500.000, por lo cual no puede establecerse intereses sobre ese capital, de tal forma, que las cantidades son menores a las estimaciones de la compañía.

El gobierno venezolano establece un estado de las liquidaciones hasta el año de 1911, de la siguiente manera:

---

(23) AHCN. Ministerio de Relaciones Exteriores, año 1910. Tomo 634, f. 99.

(24) Revista Técnica del MOP, N° 17, p. 219.

Cuadro 3

DEFICIT DE LA GARANTIA DEL 5% DEL ESTADO A LA COMPAÑÍA  
DEL FERROCARRIL PUERTO CABELLO A VALENCIA (1903-1911)

AÑOS	Sumas cobradas por la compañía por déficit de la garantía del 5%	Sumas que restan después de hechos los reparos correspondientes en las cuentas	
	En libras esterlinas	en bolívares	en bolívares
1903	25.298 - 11 - 9	637.789,50	411.687,53
1904	21.807 - 5 - 1	560.633,15	302.354,21
1905	27.821 - 14 - 2	708.498,12	389.501,13
1906	33.286 - 16 - 8	840.492,30	432.409,14
1907	36.744 - 8 - 10	927.797,13	554.592,88
1908	31.165 - 10 - 7	786.929,59	404.612,23
1909	32.904 - 16 - 0	830.846,16	593.880,23
1910	28.958 - 1 - 8	731.191,60	431.178,38
1911	27.949 - 3 - 10	705.717,00	363.838,77
<b>TOTALES</b>	<b>265.936 - 8 - 7</b>	<b>6.714.894,35</b>	<b>3.884.054,50</b>

Fuente: AHCN. Memoria de Obras Públicas, 1913. Tomo I, p. XII.

En 1914, después de un análisis exhaustivo realizado por las autoridades nacionales, en el cual se revisó todo lo concerniente a los gastos de explotación de la empresa, los costos totales de la obra, los pagos de interés y “en su propósito de evitar todo litigio y demostrar su buena voluntad para llegar a un arreglo amistoso con la compañía, ha convenido en promediar esta liquidación con la anterior consignada en el presente estudio y basada sobre el capital de 800.000 libras que la misma compañía presume ser lo invertido, llegando así a la cantidad de Bs. 2.674.857,78 o redondeado en favor de la Compañía a Bs. 3.000.000 que ofrece pagar por la cancelación total de este negocio”.<sup>(25)</sup>

El Ejecutivo, con el objeto de evitar, impases en el futuro, propuso que cualquier arreglo debe estar precedido de un contrato formal, en el que se presente un avalúo justo e inequívoco del ferrocarril, de las garantías desde el año 1903 y el derecho del Gobierno

(25) AHCN. Memoria de Obras Públicas, 1914, p. 107.

Nacional en intervenir directamente en la administración de la Empresa, a partir del 1º de enero de 1916.

Observemos en el siguiente cuadro las estimaciones tanto de la compañía como la del Gobierno venezolano.

Cuadro 4

GASTOS DE EXPLOTACION DEL FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO A VALENCIA, SEGUN LIQUIDACIONES DEL CRITERIO DEL GOBIERNO DE VENEZUELA

AÑOS	Gastos de explotación según las liquidaciones hechas por la compañía	Gastos de explotación según el criterio del Gobierno de Venezuela
1903	489.758,85	254.491,55
1904	553.895,36	284.906,07
1905	611.701,20	279.515,47
1906	725.328,47	277.830,41
1907	707.023,23	261.954,24
1908	683.714,48	265.821,62
1909	509.944,45	241.503,36
1910	597.162,50	249.829,20
1911	619.555,71	261.882,45
1912	566.665,30	274.513,20
1913	554.258,71	282.492,10
1914	587.109,46	274.307,19
<b>TOTALES</b>	<b>7.206.120,72</b>	<b>3.209.046,85</b>

*Fuente:* AHCN. Memoria de Obras Públicas. Año 1917. Tomo I. p. 84.

Después de varios años de discusiones, ambas partes, tanto la “Compañía del Ferrocarril Puerto Cabello a Valencia”, como el Gobierno Nacional, firman un contrato el 24 de mayo de 1916, con el cual quedaba cancelada la deuda por razón de la garantía y la completa extinción de la misma para el futuro.

El arreglo se hace efectivo el 1º de julio de 1916 “con la entrega al representante de la Compañía de una letra a la orden por £ 100.000 equivalente a la suma de 4.712.000

bolívares. Queda redimida la Nación de un compromiso gravísimo que pesaba sobre sus fuentes económicas de vida”.<sup>(26)</sup>

En su propósito de divulgar suficientemente la cancelación de estos compromisos, el Ejecutivo Nacional, a través de sus autoridades, envió telegramas y circulares a los Gobernadores de Estado comunicándoles la grata noticia. Sin embargo, en el trasfondo -indudablemente- existía el interés político de exaltar el arreglo como un triunfo más “ganado en el campo fiscal por la Causa de la Rehabilitación Nacional en favor de los venezolanos por el Benemérito Caudillo de la Paz, General Juan Vicente Gómez”.<sup>(27)</sup>

El ferrocarril siguió funcionando, sin embargo, a partir de 1925 comenzó a vivir la competencia de la carretera y el vehículo automotor.

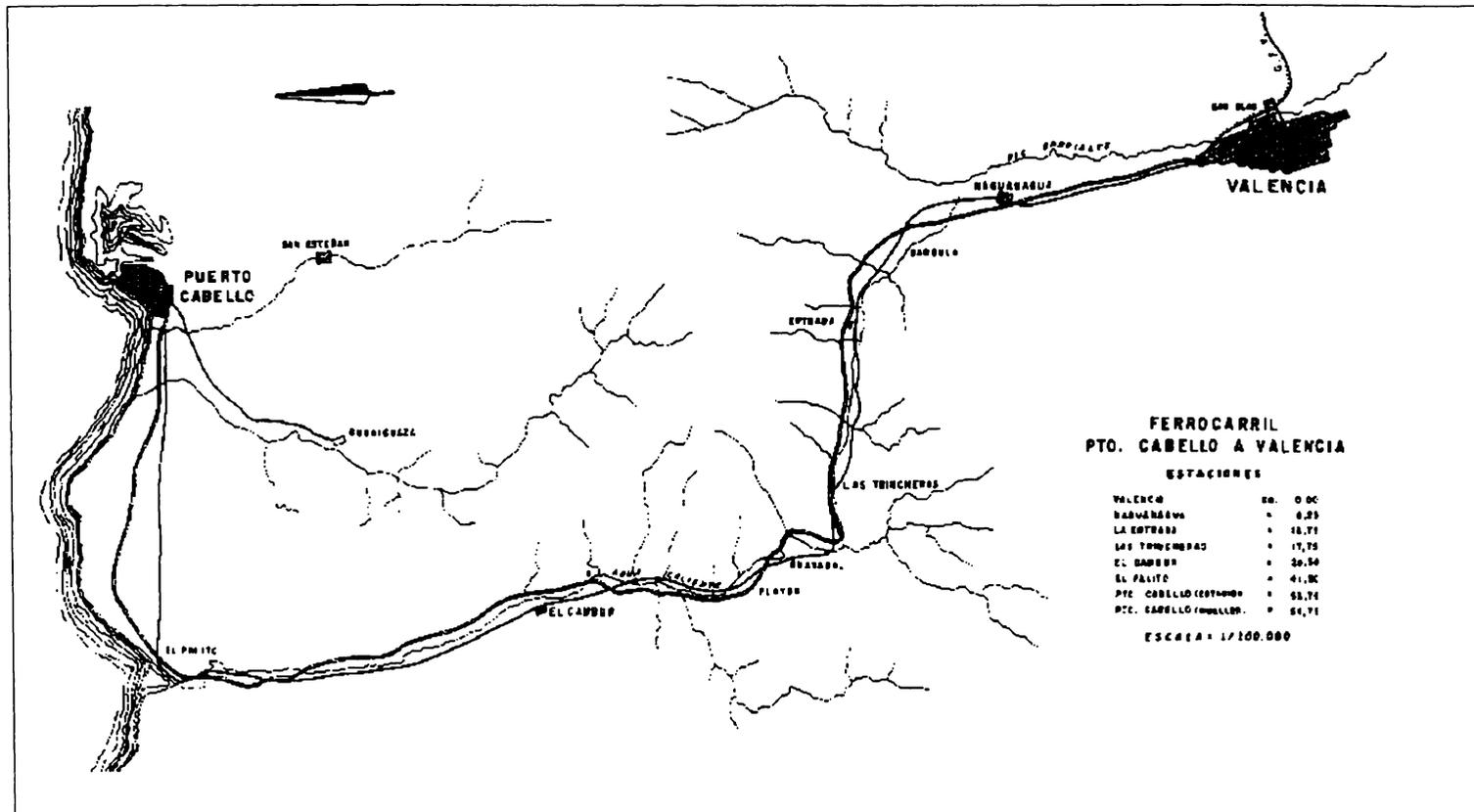
En 1926 y posteriormente en 1944 atravesó por situaciones críticas que condujo a que sus administradores cedieran secciones y las mismas acciones al Ferrocarril Bolívar: Tucacas-Barquisimeto. En 1948, es adquirido por el Estado venezolano.

---

(26) AHM. “Cancelación de la deuda del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia”. Caracas, 1º de julio de 1916.

(27) STFC. *El Mirandino*. Ocumare del Tuy, 1916, N° 275.

## FERROCARRIL PUERTO CABELLO A VALENCIA



FUENTE: MEMORIA DE OBRAS PUBLICAS. AÑO 1923. TOMO I. CARACAS. TIPOGRAFIA "VARGAS", 1923.

## ABREVIATURAS

## ARCHIVOS

ACMRE	ARCHIVO CENTRAL DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. CARACAS
AHCN	ARCHIVO HISTORICO DEL CONGRESO NACIONAL. CARACAS
AHN	ARCHIVO HISTORICO DE MIRAFLORES. CARACAS.
FERROCAR	FERROCARRILES NACIONALES. CARACAS.
FUNRES	FUNDACION PARA EL RESCATE DEL ACERVO DOCUMENTAL DE VENEZUELA. CARACAS.
STFC	SALA TULIO FEBRES CORDERO. MERIDA.

## GENERALES

AM	Ante meridiem
Bs.	Bolívares
cant.	Cantidad
cia.	Compañía
Expd.	Expediente
f	folio
Ibidem	igual
Kgs.	Kilogramos
Kms.	Kilómetros
£	Libras
Leg	Legajo
Mts.	Metros
Nº	número
P. pp.	Página, páginas
PM	pasado meridiano
S/F	sin fecha
Vid	Véase

## FUENTES

### A) DOCUMENTALES

#### 1) MANUSCRITAS:

- ACMRE "INGLATERRA RECLAMACIONES". Vol. 122. Expd. 19. Leg. 19. f. 90.
- FUNRES "TRADUCCION DE DOCUMENTOS ALEMANES". Caracas, 23 de julio de 1901.
- AHM "Cancelación de la deuda del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia". Caracas, 1º de julio de 1916.

#### 2) IMPRESAS:

- AHCN Diario de Debates de la Cámara de Diputados. Caracas, 12 de julio de 1888.
- AHCN Memoria de Obras Públicas. (Tomo I), 1913.  
 Memoria de Obras Públicas. 1914  
 Memoria de Obras Públicas. (Tomo I), 1917.
- AHCN Memoria de Relaciones Exteriores. Año 1910. Tomo 634. F. 99.

### B) HEMEROGRAFICAS

#### 1) GACETAS.

GACETA OFICIAL DE VENEZUELA. CARACAS 1909, N° 10.708.

#### 2) PRENSA:

EL ECO MERCANTIL, BARQUISIMETO, 1890. N° 1.

EL DIARIO. VALENCIA. 1890. N° 1049.

EL DIARIO COMERCIAL. PUERTO CABELLO. 1885, N° 1253

" " " " " " " 1328

" " " " " " " 1334

" " " " " " " 348

" " " " " " " 1504

" " " " " " " 1891 -248

EL INDEPENDIENTE. VALENCIA. 1890. N° 12.

" " " " " " 13

EL MENSAJERO. PUERTO CABELLO. 1888. N° 18.  
EL MIRANDINO. OCUMARE DEL TUY. 1916. N° 275.  
EL REVISOR. PUERTO CABELLO. 1891. N° 47  
” ” ” ” ” ” 70  
EL TRABAJO. VALENCIA. 1896. N° 49

**3) REVISTAS:**

REVISTA TECNICA DEL MOP. N° 17.