

LOS FERROCARRILES EN VENEZUELA

ESTUDIO ECONOMICO

POR

GERMAN JIMENEZ y VICENTE LECUNA

PUBLICACION DE LA

CAMARA DE COMERCIO DE CARACAS

1930

**EMPRESA EL COJO
CARACAS**



Los doctores Germán Jiménez y Vicente Lecuna escribieron en colaboración el presente estudio y lo publicaron en el «Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas» N^o 110 de 1^o de enero de 1923. Luego fué reproducido aumentado y corregido en la «Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela» N^o 12, de diciembre del mismo año. La Cámara de Comercio de Caracas lo edita ahora en este folleto por los datos e ideas que contiene, dignos de conservación y divulgación y como un homenaje a la memoria del doctor Jiménez meritorio y excelente expositor de estudios sobre asuntos económicos y de interés general de los cuales varios los dió a conocer en el Boletín de la Cámara.

Caracas: mayo de 1930.

LOS FERROCARRILES EN VENEZUELA

ESTUDIO ECONÓMICO

Desde la época de Monagas, el Ministro Aranda expuso la necesidad de la construcción de ferrocarriles en nuestro país. Bajo la dictadura de Páez, el Ministro Rojas hizo esfuerzos para llevar a cabo el Ferrocarril de Caracas a La Guaira; y luego Guzmán Blanco prestó todavía mayor atención a esta clase de obras, pero sin resultados satisfactorios: con el tesoro casi siempre exhausto, no era posible en aquellas épocas de guerra y anarquía emprender ninguna obra grande y costosa; y la constante falta de seguridad, la arbitrariedad, las trabas, los monopolios, excluían la confianza pública, ambiente indispensable al desarrollo agrícola y mercantil necesario para obtener capitales en condiciones ventajosas.

No existiendo aliciente para los empresarios, no quedaban sino dos medios para la construcción de líneas férreas: o llevarlas a cabo directamente por cuenta del Estado, con elementos propios, o adoptar el sistema de concesiones otorgadas a empresarios privilegiados. A ambos métodos ocurrió Guzmán Blanco en el período de su gobierno conocido con el nombre de el Quinquenio.

El primer sistema, esto es, la construcción de ferrocarriles con el propio dinero de la nación, fué ensayado por primera vez en los ferrocarriles de Caracas a La Guaira, de Puerto Cabello a Valencia, de Caracas a Santa Lucía, de Caracas a Antímano y de La Guaira a Macuto; mas hubo de ser pronto abandonado por la inconstancia de nuestro carácter nacional, por el atraso de las ideas, que produjo enemigos ardientes de los ferrocarriles, y por la ins-

tabilidad e inconsecuencia de nuestros gobiernos, prontos siempre a abandonar los proyectos del antecesor; inconvenientes éstos que han debido combatirse enérgicamente para llevar adelante el sistema, ya que la construcción de líneas férreas por cuenta del Estado ofrece la ventaja de permitir fácilmente el establecimiento de tarifas reducidas, que cubran no más los gastos de la explotación, teniendo siempre como único fin la conservación y el fomento de la riqueza pública.

Antes de seguir adelante, es oportuno observar aquí que entre los prejuicios más funestos a toda clase de iniciativa, dominantes en Venezuela, figura el concepto erróneo de que los venezolanos no poseemos la ciencia, la práctica ni la formalidad necesarias para dirigir y administrar empresas importantes y complicadas. Es un error manifiesto; como podría comprobarse por multitud de ejemplos entre nosotros mismos, y aún por la observación de muchos pueblos pequeños, pobres y más atrasados que nosotros, que han alcanzado verdaderos prodigios cuando algunos factores favorables han cambiado sus tendencias.

Descartado el sistema de construir los ferrocarriles por cuenta única del Estado, hubo de acudirse naturalmente al sistema de las concesiones; señalándose la administración de Guzmán Blanco, a que antes nos hemos referido, por el otorgamiento de gran número de contratos, los cuales, si es cierto que algunos de ellos nos condujeron a la crisis fiscal que todos conocemos, y que fué conjurada luego a costa de grandes sacrificios, contribuyeron en cambio al progreso general y a presentar a nuestro país con el exponente de civilización y de cultura que siempre lleva consigo el establecimiento de semejantes obras.

No se formuló en Venezuela, como debió hacerse, un plan preconcebido para el establecimiento de nuestras líneas férreas: a tiempo que se llevaron a cabo ferrocarriles de construcción económica, que son los que convienen a nuestras condiciones de tráfico y de población, se encuentran líneas lujosamente construidas, apropiadas para grandes tráficos y de muy costoso establecimiento. Y si nos concretamos a las condiciones económicas de los contratos otorgados, se observa que, aunque se hicieron diferencias en algunos casos según las circunstancias de las diversas localidades, en otros hubo falta de prudencia y de previsión en el estudio del desenvolvimiento probable de nuestro territorio, en relación con las obligaciones contraídas por el fisco, sin haberse sabido apreciar satisfactoriamente las causas perturbadoras de distinta índole, inherentes siempre a países incipientes como el nuestro.

Para atraer los capitales extranjeros hacia esta clase de obras, dictóse durante el gobierno de Guzmán Blanco, en 10 de octubre de 1883, una ley por la cual se autorizaba al Ejecutivo Federal a garantizar el 7 % de rendimiento anual a los capitales empleados en Venezuela en la construcción de ferrocarriles. Es difícil creer que, dadas las condiciones en que se hallaba entonces el país, después de repetidas y recientes conmociones políticas, se hubiesen podido obtener capitales en condiciones más liberales por lo que respecta al interés garantizado, pero sí se puede afirmar que los elementos de los contratos no fueron bien estudiados en cada caso particular, resultando en definitiva gravosos, con la circunstancia de que nuestros gobiernos no supieron, o no pudieron fomentar el desarrollo de la riqueza en las respectivas localidades, paralelamente a los compromisos contraídos.

Fueron muy diversas las condiciones económicas de las concesiones otorgadas. Así, en algunas se estipuló la referida garantía del 7 %; en otras se comprometió la nación a contribuir a la construcción de las obras con parte del capital necesario, mediante la entrega de títulos o acciones de las respectivas empresas; en otras se otorgaron subvenciones a fondo perdido; y por último, en otras no se estableció ninguna prestación pecuniaria; habiéndose dado varios casos de *concesiones mixtas*, en las cuales fueron aplicados simultáneamente dos de estos sistemas.

Refiriéndonos sólo a los ferrocarriles realizados, las concesiones respectivas puedan clasificarse así:

I.—Concesiones favorecidas únicamente con la garantía del 7 % anual.

1.—*Ferrocarril de Maiquetía a Macuto.*—En 1884 acordó el Gobierno Nacional a esta empresa la garantía del 7 %; beneficio que fué renunciado luego por la compañía en 1912.

2.—*Ferrocarril de Guanta a Barcelona y a Naricual.*—Según contrato de 27 de noviembre de 1885, se otorgó la garantía del 7 % anual a los capitales que se empleasen en este ferrocarril y en la construcción del muelle de Guanta. Esta garantía fué cancelada por contrato de 18 de abril de 1896.

3.—*Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía (Estado Mérida).*—Por contrato celebrado con el Duque de Morny en 25 de julio de 1887, se concedió la garantía del 7 % anual a los capitales invertidos en la construcción de esta obra; beneficio que fué cancelado en virtud del contrato celebrado con la compañía el 18 de abril de 1896.

II.—Concesiones favorecidas con la garantía del 7% anual; y además con la participación del Gobierno Nacional en la suscripción de los capitales necesarios, mediante la entrega de títulos o acciones de las respectivas empresas.

1.—*Ferrocarril Central de Venezuela.*—Por virtud del contrato celebrado en Londres el 2 de febrero de 1885 entre el General Guzmán Blanco y el señor Reginald Pingle, el Gobierno Nacional se comprometió a garantizar a esta empresa el 7% anual, y además, a contribuir con el 25% de las cantidades necesarias para la construcción de la obra. Estas obligaciones fueron canceladas por contrato celebrado en Londres el 14 de agosto de 1896, entre el Ministro de Obras Públicas y la Compañía.

2.—*Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia.*—Según contrato celebrado en Londres el 24 de febrero de 1885, con los señores Cutbill Son & De Lungo, se estableció la garantía del 7% anual sobre la cantidad de £ 820.000, valor en que fué apreciado el ferrocarril; comprometiéndose además la Nación a suscribir £ 160.000 de este capital, entre el Gobierno Nacional, el Estado Carabobo, los municipios de Valencia y de Puerto Cabello, el Banco de Carabobo y los propietarios y comerciantes de aquel Estado. Esta suscripción fué efectuada oportunamente por la primera de las entidades nombradas; y en cuanto a la garantía, ella fué reducida del 7 al 5%, según contrato de 26 de mayo de 1891; y más tarde cancelada definitivamente, por contrato de 24 de mayo de 1916.

3.—*Ferrocarril Bolívar.—Sección de la Luz (Aroa) a Barquisimeto.*—Por contrato celebrado el 22 de junio de 1886 con los señores Thomas A. Meates y N. G. Burch, la Nación se obligó a garantizar el 7% anual sobre £ 10.000 por cada milla inglesa de este ferrocarril; y además, a contribuir a la construcción de éste con la quinta parte de dicha cantidad, es decir, con £ 2.000 por cada milla, en cambio de acciones de la compañía. La garantía fué cancelada por contrato de 18 de abril de 1896; la contribución había sido ya pagada, habiendo sido satisfecho su saldo con acciones de la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia, pertenecientes a la Nación.

4.—*Gran Ferrocarril de Venezuela.*—En virtud del contrato celebrado el 8 de julio de 1887 con el señor L. A. Müller, se acordó a esta empresa la garantía del 7% anual sobre £ 12.800 por cada kilómetro del ferrocarril; y también se cedió a la compañía el Ferrocarril de Caracas a Antímano, construido anteriormente por cuenta del Gobierno Nacional, mediante la entrega de

£ 72.000 (B 1.800.000) en bonos o acciones de la empresa, cantidad ésta en la cual fué avaluado el mencionado trozo de ferrocarril. La garantía dicha fué cancelada por contrato de 18 de abril de 1896.

III.—Concesiones favorecidas con la garantía del 7 % anual; y además, con una subvención del Gobierno Nacional, a fondo perdido.

1.—*Ferrocarril de Carenero.*—Existen dos contratos celebrados para esta empresa: el primero, de 5 de junio de 1884, con el señor L. Puig Ros, para la construcción del ferrocarril de Carenero a Río Chico; y el segundo, de 6 de julio de 1888, con el señor Sebastián J. Barris, para su prolongación hasta Altagracia de Orituco. Ambos contratos establecen la garantía del 7 % anual sobre los capitales que se invirtiesen en las obras; y, en virtud del primero, el Gobierno Nacional subvencionó a la empresa con la cantidad de Bs. 100.000 por una sola vez. La garantía en referencia fué cancelada por contrato de 18 de abril de 1896.

IV.—Concesiones favorecidas sólo con la participación del Gobierno Nacional en la suscripción de los capitales necesarios, mediante la entrega de títulos o acciones de las respectivas empresas.

1.—*Ferrocarril de Caracas a La Guaira.*—El contrato para la construcción de este ferrocarril fué celebrado con el señor Willam A. Pile el 22 de octubre de 1880. El capital necesario para la realización de esta obra fué apreciado entonces en Bs. 12.000.000; habiendo sido suscrita la tercera parte, esto es, Bs. 4.000.000, por el Gobierno Nacional, por las municipalidades de Caracas, del Departamento Vargas y del Departamento Aguado, por los Estados Bolívar y Guzmán Blanco, por el antiguo Banco de Caracas (hoy Banco de Venezuela) y por capitalistas del Distrito Federal. Esta suscripción se estipuló mediante la entrega de las acciones correspondientes.

2.—*Ferrocarril de La Criba a Sabana de Mendoza y a Valera.*—Esta empresa posee dos contratos celebrados con el señor Benito Roncajolo en los años de 1880 y 1888 respectivamente. La única protección pecuniaria establecida en estos documentos es la referente a la segunda sección, de Sabana de Mendoza a Valera. Se comprometió allí el Gobierno Nacional a contribuir con el 20 % del costo mensual de los trabajos de construcción del ferrocarril, siempre que no excediera de Bs. 50.000. En cambio,

el contratista se comprometió a entregar bonos o títulos de la compañía (*).

Por Decreto Ejecutivo de 4 de marzo de 1884 se asignó a esta empresa una subvención de Bs. 2.000 mensuales durante dos años; pero, según las Memorias del Ministerio de Obras Públicas, sólo aparece erogada por este respecto la cantidad total de Bs. 12.000.

V.—Concesiones favorecidas sólo con subvenciones del Gobierno Nacional, a fondo perdido.

1.—*Ferrocarril de la Vela a Coro.*—El contrato primitivo de esta empresa, celebrado con el señor Manasés Capriles, el 12 de diciembre de 1892, no otorgaba al contratista ninguna concesión pecuniaria; pero posteriormente, el 18 de mayo de 1897 se concedió a la empresa una subvención de Bs. 20.000 por cada kilómetro de vía construida. Parece que esta subvención no fué pagada.

VI.—Concesiones sin prestación pecuniaria alguna por parte del Gobierno Nacional.

1.—*Ferrocarril Bolívar.—Sección de Tucacas a Aróa.*—Se refieren a esta sección de ferrocarril los contratos celebrados el 15 de octubre de 1873 y el 17 de noviembre de 1910. Ninguno de ellos otorga concesiones pecuniarias:

2.—*Ferrocarril Bolívar.—Ramal de Palmasola a San Felipe.*—El contrato para la construcción de este ramal es de 15 de junio de 1912. Tampoco contiene concesión alguna de esta especie.

3.—*Gran Ferrocarril del Táchira.*—En 31 de diciembre de 1892 se celebró un contrato para la construcción de esta obra con los señores Benito y Juan Roncajolo. No se otorgó allí ninguna concesión pecuniaria a los contratistas; por el contrario, la empresa se comprometió a pagar anualmente al Tesoro Nacional el 5% del producto líquido de la explotación de la obra. Esta obligación quedó extinguida por contrato de 11 de enero de 1913.

(*) Esta participación del Gobierno fué renunciada por el contrato con fecha 16 de abril de 1891.

RESUMEN

Clase de concesiones	Número de concesiones	Número de kilómetros de vía construida
I.—Concesiones favorecidas únicamente con la garantía del 7% anual.....	3	103,41
II.—Concesiones favorecidas con la garantía del 7% anual; y además, con la participación del Gobierno Nacional en la suscripción de los capitales necesarios, mediante la entrega de títulos o acciones de las respectivas empresas.....	4	395,38
III.—Concesiones favorecidas con la garantía del 7% anual; y además, con una subvención del Gobierno Nacional, a fondo perdido.....	1	54,40
IV.—Concesiones favorecidas sólo con la participación del Gobierno Nacional en la suscripción de los capitales necesarios, mediante la entrega de títulos o acciones de las respectivas empresas.....	2	118,01
V.—Concesiones favorecidas sólo con subvenciones del Gobierno Nacional, a fondo perdido.....	1	13,37
VI.—Concesiones sin prestación pecuniaria alguna por parte del Gobierno Nacional..	3	237,00
Totales.....	14	921,57 kms.

NOTA.—El número de empresas ferrocarrileras existentes en el país alcanza en realidad a doce, pero figura aquí el Ferrocarril Bolívar con tres concesiones. No se incluyen en este cómputo las líneas auxiliares, tales como: el tranvía de Güigüe, anexo al Gran Ferrocarril de Venezuela, y los ramales pertenecientes al Ferrocarril Bolívar y al Ferrocarril de La Ceiba; así como tampoco las vías férreas construidas para el servicio de las empresas mineras establecidas en nuestro territorio.

Adoptado este sistema de concesiones, se llegaron a contratar durante la administración de Guzmán Blanco más de treinta ferrocarriles, de los cuales sólo unos cuantos se habían comenzado o se hallaban en actividad cuando se inauguró el Gobierno de Rojas Paúl. El Ejecutivo de entonces, alarmado por los compromisos contraídos, suspendió la aprobación de muchos proyectos en estudio. A los recelos de Rojas Paúl a este respecto, contestó Guzmán Blanco:

«Los contratos que he celebrado no producirán complicaciones a tu gobierno. Ninguna de las secciones en que cada ferrocarril está dividido se terminará antes de año y medio, por lo menos, precisamente con la mira de que te quede libre la renta para los compromisos que ya estaban contraídos por los ferroca-

rriles de Puerto Cabello y de Santa Lucía, para los cuales siempre alcanzará la renta de Fomento y de Obras Públicas, fijada en el presupuesto vigente. Estos dos ferrocarriles puede que no den más de 4%, en cuyo caso la garantía del Gobierno no será sino para cubrir 3%.

«En cuanto al puerto de La Guaira, es evidente que dará mucho más del 7%, como puede verse estadísticamente por los cálculos del cabotaje, el de las canoas de embarque y desembarque y el corretaje de la caleta para la entrada a la aduana y la salida de la misma.

«Siempre te quedará libre la mayor parte de la suma del Fomento y de Obras Públicas para emprender otras obras y conservar las ya realizadas.

«Esto debe tranquilizarte por lo que hace a tu período presidencial, pero como también he pensado en lo que corresponde a los presidentes de los futuros períodos, me referiré al alcance de los otros compromisos contraídos en los contratos respectivos.

«El ferrocarril de La Fría dará mucho más del 7%, como puedes comprobarlo tú mismo con la estadística de la importación y exportación de tránsito por Maracaibo.

«El del lago de Maracaibo a Mérida concluirá su primera sección después del término de tu período, y evidentemente producirá más del 7%.

«El del Orinoco a las minas no tiene derecho a garantía antes de llegar a Upatá; y como desde ese día tendrá el tráfico de todo el Territorio, es claro que pagará con creces muy grandes el 7%, aun en el supuesto de que con el ferrocarril no se duplique, triplique y hasta cuadruplique el tráfico actual.

«El de San Cristóbal al Uribante, es posible que necesite hacer efectiva la garantía durante algún tiempo. Como ésta no se exige sino después de concluida la obra, tampoco afecta la renta durante tu período, y para cuando llegue el caso de cumplirla, la población y el desarrollo de la Cordillera la habrán hecho insignificante.

«Tampoco tendrás que garantizar ni la primera sección desde Caracas a San Carlos, porque no se terminará sino en el próximo período, y es además uno de los ferrocarriles que desde que se inaugure producirá más del 7%».

No hemos podido encontrar el memorándum de Rojas Paúl que expone los temores de su gobierno en este particular; pero es lo cierto que la experiencia no confirmó los optimismos de Guzmán Blanco y que, a poco de haberse desarrollado aquel sis-

tema, se comenzó a palpar la carga relativamente grande que por tal motivo pesaba sobre las finanzas del país.

Mas, sería un error atribuir semejantes resultados a las condiciones del sistema, ya que éste es corrientemente usado en los países incipientes, y aun en los que han llegado ya a cierto grado de prosperidad, para fomentar eficazmente el establecimiento y progreso de las vías férreas en sus territorios. Lo que sucedió en Venezuela fué, como lo hemos dicho antes, que no se tuvo la discreción y prudencia necesarias para conducir este negociado sin acarrear graves conflictos económicos, ni una organización administrativa, regular y consciente, que permitiese darse cuenta, previamente al otorgamiento de cada concesión, del desarrollo probable de las regiones que atravesaría la vía proyectada y, por lo tanto, del alcance de la responsabilidad futura que había de afectar a la Nación en cada caso; apreciación ésta para la cual debieron considerarse, en primer término, nuestras condiciones peculiares de población y de costumbres.

En este particular se cometieron errores lamentables.

Entre las regiones de Caracas y Valencia, por ejemplo, se otorgaron dos concesiones de ferrocarriles: una, primero, al Ferrocarril Central, y la otra, después, al Gran Ferrocarril de Venezuela, ambas garantizadas con el 7% de interés anual, y con la única condición, a fin de que no se hiciesen concurrencia, *de que las respectivas estaciones de las dos líneas distasen entre sí a lo menos un kilómetro.*

Ante la protesta del Ferrocarril Central, que no se hizo esperar, contestó el general Guzmán Blanco desde París:

«He examinado cuidadosamente los puntos de queja y no los hallo fundados.

«Es verdad que el Ferrocarril Central debe empezar en Caracas y, pasando por Santa Lucía, los valles del Tuy y de Aragua y por Maracay, llegar a la ciudad de Valencia. Pero ese contrato no puede privar a Venezuela del derecho de hacer otro contrato para otro ferrocarril, que de Caracas vaya hasta San Carlos, sobre todo, no estorbándose, como no se estorban, los respectivos tráfico.

«La línea del Central tiene, conforme a su contrato, el tráfico desde Caracas, Petare, Santa Lucía y los valles de Aragua, por La Victoria, Turmero, Maracay y la Laguna, hasta Valencia; y la otra línea tiene el suyo de Caracas, Antímano, Guayas o Las Tejerías, Cagua, Garabato, Magdalena, Tocuyito, Tinaquillo, Tinaco, etc.

«En nada coliden, pues, los dos contratos, a menos que, en esa inmensa zona entre el mar y las llanuras de Barcelona, el Guárico y Carabobo, no pueda haber más ferrocarril que el Central, lo que es tan absurdo que por sí mismo se refuta.

«Para mayor claridad, tenemos las dos zonas divididas por la serranía de Turgua, El Naranjal, San Antonio, San Diego, El Carrizal, Tácata y Los Teques, hasta Guayas y Las Tejerías. De ahí en adelante, el tráfico está deslindado por ambos contratos. A uno corresponde el de El Consejo, La Victoria, San Mateo, Turmero, Maracay, San Joaquín, Guacara, hasta Valencia; y al otro, Guayas, Cagua, Cura, Güigüe y Tocuyito, hasta San Carlos.

«Lo que pretende la Compañía del Central es como si la de Puerto Cabello a Valencia se opusiese a que contratásemos los ferrocarriles de Valencia a San Carlos, hacia el Sur, o el de San Felipe a Yaritagua, hacia el Occidente.

«Además, *Venezuela garantiza a cada uno de los dos un 7 % de rendimiento. Esto quiere decir que si llegase a haber competencia perjudicial a uno o a los dos ferrocarriles, sería el gobierno el perjudicado, pues entonces tendría que desembolsar a una de las compañías, o a las dos, el 7 % garantizado.*

«Por último, debe tenerse en cuenta que la creación de esos ferrocarriles aumentará la producción de Venezuela, y atraerá a ella capitales y pobladores extranjeros; y que de todo esto habrá de resultar mayor movimiento y ganancias para ambas vías».

Son tan exagerados los conceptos preinsertos que podemos abstenernos de todo comentario. Ellos acusan el empeño de sostener el error cometido al hacer las concesiones. Es evidente que los dos ferrocarriles, realizados conforme a sus contratos, no habrían podido cubrir en muchos años ni siquiera sus propios gastos de explotación, teniendo la República que satisfacer íntegramente el interés de 7 % garantizado sobre el capital de ambas empresas, no menor de 5.000.000 de libras esterlinas; lo que habría representado una erogación anual, por este solo respecto, de cerca de 9.000.000 de bolívares. Afortunadamente, las empresas interesadas, con muy buen juicio, se pusieron de acuerdo, con posterioridad, para dejar allí construida una sola y única vía.

Otro error semejante fué el de otorgar en 1885, casi simultáneamente, tres concesiones de ferrocarriles en la Guayana, todos tres garantizados con el 7 % de interés anual: una a favor del señor C. C. Fitzgerald, el 15 de abril, para construir una vía férrea desde Manoa, a orillas del Orinoco, hasta el Distrito Roscio, del Territorio Federal Yuruary; otra a favor del mismo señor

y en la propia fecha, para llevar a cabo un ferrocarril desde el mismo distrito Roscio hasta las riberas del río Cuyuni o de alguno de sus tributarios; y una tercera a favor de los señores Eugenio Firminhac y Teodoro Delort, el 15 de mayo, para construir un ferrocarril entre el Orinoco y Guasipati, es decir, hasta el mismo distrito. No se realizó ninguna de las tres.

Llegó a tal grado en aquella época el empeño de proyectar ferrocarriles en nuestro territorio, que tanto el Ministro Plenipotenciario de Venezuela en Europa, General Guzmán Blanco, a la sazón residente en París, como el Gobierno de la República, otorgaban concesiones sin plan ni concierto alguno, habiéndose dado el caso de coincidir ambas entidades en el otorgamiento de contratos sobre la misma materia y, por consiguiente, incompatibles. Podríamos citar a este respecto el contrato celebrado en Caracas por el Gobierno Nacional con el señor Henry F. Rudloff, el 15 de febrero de 1886, para la construcción de un ferrocarril de Puerto Cabello a Araure, pasando por San Felipe, y el celebrado en París por el General Guzmán Blanco con el señor William Burchell, el 18 de abril del mismo año, con idéntico motivo, ambos garantizados con el 7 % de interés anual. El conflicto suscitado fué resuelto entonces por el Ministerio de Obras Públicas concediendo prelación al segundo, por la razón, verdaderamente original, *de que cualquier contrato de la especie que aquí se celebrase envolvía la condición de que nuestro Ministro Plenipotenciario en París no otorgase una concesión semejante*, siendo de observar que el primer contrato había sido ya aprobado por el Congreso Nacional. Más tarde, en 1891, el mismo Ministerio subsanó tan flagrante injusticia, declarando en vigor el contrato Rudloff, principalmente por ser anterior en fecha al de Burchell, el cual, por otra parte, había caducado para esta época, por vencimiento de los plazos en él fijados.

Animados los contratistas y negociantes en esta clase de obras por las franquicias y concesiones que entonces se otorgaban para la implantación de los ferrocarriles en el país, y que consistían especialmente en la obligación para el erario público de garantizar un interés anual sobre los capitales empleados, sobrevino naturalmente el abuso de los especuladores, los cuales, en muchas ocasiones, proyectaron prematuramente líneas férreas para ligar sitios de escaso tráfico, y obtuvieron los contratos correspondientes. De aquí el gran número de concesiones otorgadas, muchas de las cuales no llegaron a ponerse en ejecución, a pesar de haber sido favorecidas la mayor parte de ellas, con la referida garantía. Consideramos oportuno hacer aquí una relación sucinta de ellas.

CONCESIONES FERROCARRILERAS OTORGADAS EN VENEZUELA DE
1883 A 1889 Y NO REALIZADAS

1.—Concesiones favorecidas con la garantía del 7% anual.

1.—Contrato celebrado con el señor Miguel Tejera para la construcción de un ferrocarril entre La Fría, en el río La Grita, y El Brazo, en el río Zulia.—31 de marzo de 1884.—Este ferrocarril fué construido luego entre Encontrados y La Fría, sin garantía alguna, bajo el nombre de Gran Ferrocarril del Táchira.

2.—Contrato celebrado con el señor Carlos Fulrhop, hijo, para construir un ferrocarril entre Cojoro, en la península Goajira y Maracaibo.—7 de julio de 1883.—Este mismo contrato fué celebrado después con el señor Juan B. Roncajolo el 15 de mayo de 1885; más tarde con la firma De la Hante & C^o, el 12 de julio de 1886; y luego con el Duque de Morny, el 25 de julio de 1887.

3.—Contrato celebrado con los señores General Manuel Modesto Gallegos y Manuel Olavarría para construir un ferrocarril de Barcelona a Soledad, con derecho a continuarlo, Orinoco arriba, hasta las fronteras de Colombia y el Brasil.—9 de agosto de 1884.

4.—Contrato celebrado con el señor Manuel Rivero Escudero para construir un ferrocarril entre Caracas y Guatire.—11 de diciembre de 1883.

5.—Contrato celebrado con el señor Manuel María Quintero para construir un ferrocarril entre Caracas y la Colonia Guzmán Blanco.—7 de diciembre de 1883.

6.—Contrato celebrado con el señor Doctor Félix Francisco Quintero para construir un ferrocarril desde un punto de la vía férrea de Caracas a Santa Lucía hasta la población de Guatire, pasando por los Mariches.—19 de marzo de 1885.

7.—Contrato celebrado con el señor Pedro P. Escalona para construir un ferrocarril entre Carúpano y Tunapuy.—28 de mayo de 1884.

8.—Contrato celebrado con el señor C. C. Fitzgerald para construir un ferrocarril desde Manoa, a orillas del Orinoco, hasta el distrito Roscio del Territorio Federal Yuruary.—15 de abril de 1885.

9.—Contrato celebrado con el señor C. C. Fitzgerald para construir un ferrocarril desde el distrito Roscio del Territorio Federal Yuruary hasta las riberas del río Cuyuni o de alguno de sus tributarios.—15 de abril de 1885.

10.—Contrato celebrado con los señores Eugenio Firminhac y Teodoro Delort para construir un ferrocarril entre el Orinoco y Guasipati, distrito Roscio del Territorio Federal Yuruari.—15 de mayo de 1885.—Este contrato fué hecho después con los señores De la Hante & C^o, el 17 de julio de 1886; y más tarde con el Duque de Morny y el 25 de julio de 1887.

11.—Contrato celebrado con los señores G. Laffon & C^a, para construir un ferrocarril desde Petare, pasando por Guarenas, Guatire, Caucagua, Panaquire, Río Chico, Píritu, Barcelona y Cumaná, hasta Guariquén; y otra línea que partiendo entre Píritu y Guariquén y pasando por Maturín, termine frente a Ciudad Bolívar.—8 de abril de 1886.

12.—Contrato celebrado con el señor Henry F. Rudloff para construir un ferrocarril de Puerto Cabello a Araure, pasando por San Felipe.—15 de febrero de 1886.

13.—Contrato celebrado con el señor William Burchell para construir un ferrocarril de Puerto Cabello a San Felipe, vía de Buría, Yaritagua, Urachiche y Chivacoa, Araure y Bruzual.—18 de abril de 1886.

14.—Contrato celebrado con el señor León de Jaybert para construir un ferrocarril de San Cristóbal al río Uribante.—19 de abril de 1886.—Este ferrocarril se contrató luego, el 17 de mayo de 1888 con el señor José Verardini.

15.—Contrato celebrado con los señores De la Hante & C^o para construir un ferrocarril de Mérida a Mucuchíes y Bobures o de Mérida a Sabana de Mendoza o de Mérida al río Chama.—5 de agosto de 1886.

16.—Contrato celebrado con el señor Felipe Pinelli para construir un ferrocarril de Maturín a Caño Colorado.—13 de julio de 1888.

17.—Contrato celebrado con el señor Manuel María Quintero para construir un ferrocarril de Taguaza a la Colonia Guzmán Blanco, con un ramal a Altagracia de Orituco.—17 de julio de 1888.

18.—Contrato celebrado con el señor Manuel Leyba para construir un ferrocarril entre La Vela y Coro.—12 de octubre de 1888.—Este ferrocarril fué contratado luego, el 12 de diciembre de 1892, con el señor Manasés Capriles, y realizado entonces sin garantía de intereses.

II.—Contratos otorgados sin garantía alguna.

19.—Contrato celebrado con el señor Angel Quintero para construir un ferrocarril entre el puerto de Santa Cruz, en el río

Escalante, y La Fría, en el Estado Táchira; subvencionado con el producto líquido de la Aduana de San Antonio del Táchira.— 25 de abril de 1882.

20.—Contrato celebrado con el General Venancio Pulgar para construir un ferrocarril desde el Orinoco hasta la región minera de Guayana.—12 de mayo de 1881.

21.—Contrato celebrado con el señor Carlos Fulrhop para construir un ferrocarril desde las minas de cobre del Pao de Zárate hasta La Victoria, y desde dichas minas, por Villa de Cura, hasta Maracay.—24 de abril de 1882.

22.—Contrato celebrado con los señores Carlos M. Padrón y Sebastián Díaz Peña para construir un ferrocarril desde La Salina de Araya hasta el punto de embarque de la sal.—13 de agosto de 1885.—Esta concesión fué otorgada posteriormente, el 10 de julio de 1889 al Doctor Juan Penzini: ambos contratos caducaron.

23.—Contrato celebrado con el señor Juan Manuel Fariñas para construir un ferrocarril desde la salina de Coche hasta el puerto de embarque de la sal.—5 de octubre de 1885.—Esta concesión fué otorgada posteriormente, el 10 de julio de 1889, al Doctor Juan Penzini. Ambos contratos caducaron.

La longitud total de los ferrocarriles contratados en aquella época alcanzó como a 5.000 kilómetros, de los cuales, según arriba lo hemos visto, sólo llegaron a construirse 1.000 escasamente. Es evidente que los directores de la administración pública de entonces contaron con que, a los pocos años, el progreso de las regiones servidas por los ferrocarriles haría innecesaria la garantía del 7% por el incremento gradual de los beneficios de la explotación, quedando así libre el país de compromisos por este respecto para lo futuro. La apreciación era sin duda, en principio, completamente fundada, ya que cruzado nuestro territorio por numerosas vías férreas, era de esperarse que aumentase la producción del país de modo asombroso, pues que la Nación se proponía entrar francamente por la vía del progreso intensivo moderno, si no hubiese ocurrido que circunstancias especiales dependientes principalmente de nuestros disturbios políticos, así como de los errores cometidos en la implantación del sistema de concesiones, a que ya en parte hemos aludido, hubiesen dado por resultado que nuestros ferrocarriles, no obstante los pronósticos de Guzmán Blanco, hayan permanecido estacionarios en cuanto a sus rendimientos, durante un gran número de años; resultado éste que, considerado aisladamente, pudiera conceptuarse como una verdadera anomalía.

En comprobación de lo que dejamos expuesto, consignamos en seguida las cifras referentes a la explotación, hasta el presente de las vías férreas cuyos intereses fueron garantizados por la Nación:

GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA

Años	Capital garantizado	Utilidades obtenidas	Porcentaje de las utilidades con respecto al capital garantizado
1894	Bs. 54.671.300	Bs. 822.808,12 Pérdida	1,50% anual Pérdida
1895	"	35.336,67	0,06 "
1896	"	138.491,48	0,25 "
1897	"	225.381,65	0,41 "
1898	"	353.063,65	0,64 "
1899	"	323.804,80	0,59 "
1900	"	335.305,91	0,61 "
1901	"	430.598,15	0,79 "
1902	"	50.060,78	0,09 "
1903	"	676.452,98	1,24 "
1904	"	672.191,92	1,23 "
1905	"	455.059,01	0,83 "
1906	"	569.903,08	1,04 "
1907	"	504.345,50	0,92 "
1908	"	957.526,24	1,75 "
1909	"	767.065,05	1,40 "
1910	"	780.244,68	1,43 "
1911	"	1.135.494,19	2,08 "
1912	"	1.199.818,70	2,19 "
1913	"	1.264.570,45	2,31 "
1914	"	1.187.107,65	2,17 "
1915	"	1.191.242,00	2,18 "
1916	"	977.962,95	1,79 "
1917	"	1.103.799,85	2,01 "
1918	"	1.349.708,35	2,47 "
1919	"	1.852.048,65	3,39 "
1920	"	1.553.703,90	2,84 "
1921	"	1.096.583,69	2,01 "
1922	"	976.602,15	1,79 "

Promedio de utilidades en 29 años.—Bs. 735.885,00..... 1,35% anual.

En estas cifras no se han tenido en cuenta los gastos de administración de la Compañía en Berlín. Las utilidades efectivas deben, pues, ser algo menores.

Como se ve, el máximo de rendimiento corresponde al año de 1919, en el cual produjo la empresa el 3,39% del capital garantizado.

FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO A VALENCIA

Años	Capital garantizado	Utilidades obtenidas	Porcentaje de las utilidades con respecto al capital garantizado
1888	Bs. 20.000.000	Bs. 391.926,28	1,94% anual
1889	"	719.096,95	3,56 "
1890	"	680.260,54	3,36 "
1891	"	809.603,66	4,01 "
1892	"	100.676,85	0,50 "
1893	"	1.037.797,03	5,14 "
1894	"	555.245,97	2,74 "
1895	"	727.805,79	3,60 "
1896	"	757.218,35	3,75 "
1897	"	521.162,36	2,58 "
1898	"	281.281,61	1,39 "
1899	"	480.255,20	2,37 "
1900	"	297.755,51	1,47 "
1901	"	131.156,88	0,65 "
1902	"	42.157,14	0,21 "
1903	"	320.846,02	1,58 "
1904	"	399.822,17	1,98 "
1905	"	244.721,87	1,21 "
1906	"	77.561,53	0,38 "
1907	"	18.800,72 Pérdida	0,09 " Pérdida
1908	"	214.392,44	1,06 "
1909	"	174.718,77	0,86 "
1910	"	261.098,89	1,29 "
1911	"	318.015,13	1,57 "
1912	"	491.418,24	2,43 "
1913	"	561.383,41	2,77 "
1914	"	431.570,20	2,14 "
1915	"	449.303,20	2,22 "
1916	"	379.521,61	1,88 "
1917	"	545.377,65	2,70 "
1918	"	492.492,60	2,43 "
1919	"	648.355,35	3,21 "
1920	"	773.021,65	3,82 "
1921	"	483.721,60	2,39 "
1922	"	462.324,75	2,29 "

Promedio de utilidades en 35 años.—Bs. 435.550,47..... 2,15% anual.

El rendimiento máximo corresponde al año de 1893.—Fué de 5,14% sobre el capital garantizado.

Según el contrato primitivo de esta empresa ferrocarrilera, se fijó el capital de ésta en 820.000 libras esterlinas; pero, según las cuentas de la Compañía, sólo se gastó en la construcción de la obra la cantidad de 800.000 libras, o sean Bs. 20.200.000.

FERROCARRIL BOLIVAR (EL HACHA A BARQUISIMETO)

Años	Capital garantizado	Utilidades obtenidas	Porcentaje de las utilidades con respecto al capital garantizado
1895	Bs. 13 887,500	Bs. 102.507,90	0,74% anual
1896	"	2.164,80	0,62 "
1897	"	49.860,80	0,36 " Pérdida
1898	"	12.293,05	0,09 " "
1899	"	93.268,45	0,67 " "
1900	"	53.783,97	0,39 " "
1901	"	122.199,26	0,88 " "
1902	"	142.772,17	1,03 " "
1903	"	149.068,90	1,07 " "
1904	"	10.124,45	0,07 " "
1905	"	196.302,94	1,41 " "
1906	"	44.024,44	0,32 " "
1907	"	26.885,00	0,19 " "
1908	"	3.183,04	0,02 " "
1909	"	161.099,21	1,16 " "
1910	"	278.142,53	2,00 " "
1911	"	394.679,04	2,84 " "
1912	"	550.910,57	3,97 " "
1913	"	799.832,21	5,76 " "
1914	"	380.586,89	2,74 " "
1915	"	499.562,85	3,60 " "
1916	"	327.086,29	2,35 " "
1917	"	627.331,73	4,52 " "
1918	"	313.205,55	2,25 " "
1919	"	351.908,50	2,53 " "
1920	"	134.942,69	0,97 " "
1921	"	103.003,83	0,74 " "
1922	"	77.211,90	0,56 " "

Promedio de utilidades en 28 años.—Bs. 169.569,09..... 1,22% anual.

El rendimiento máximo corresponde al año de 1913, 5,76%.

No poseyendo los datos del Ferrocarril Bolívar en toda su extensión, que es de 163,25 kilómetros, desde Tucacas hasta Barquisimeto, hemos supuesto que las utilidades hayan sido proporcionales a las longitudes respectivas; y como la sección garantizada (El Hacha a Barquisimeto) tiene sólo 88,25 kilómetros, es decir, el 55% de aquella longitud total, hemos consignado aquí el 55% de las utilidades obtenidas en toda la línea hasta el año de 1915. Desde principios del año de 1916, la Compañía puso también en explotación el ramal, de 42 kilómetros de longitud, recientemente construido entre Palma Sola y San Felipe, abarcando desde entonces la explotación una longitud total de 205,25 kilómetros. Correspondería, pues, a la sección garantizada, sólo el 43% de esta longitud total. Así lo hemos supuesto desde el año de 1916 para la apreciación de las utilidades..

FERROCARRIL CENTRAL DE VENEZUELA

Años	Capital garantizado	Utilidades obtenidas	Porcentaje de las utilidades con respecto al capital garantizado
1887	Bs. 3.228.465	Bs. 40 129,11 Pérdida	1,24% anual Pérdida
1888	"	45.580,84 "	1,41 " "
1889	"	50.667,93 "	1,57 " "
1890	6.456.930	64.705,75 "	1,00 " "
1891	"	21.593,37 "	0,33 " "
1892	"	64.603,15 "	1,00 " "
1893	"	92.621,17 "	1,43 " "
1894	"	5.838,98 "	0,09 " "
1895	"	14.962,06 "	0,23 " "
1896	"	10 519,93 "	0,16 " "
1897	"	22.312 22 "	0,34 " "
1898	"	42.521.54 "	0,66 " "
1899	"	7.354,35 "	0,11 " "
1900	"	16 407,31 "	0,25 " "
1901	"	3.005,37 "	0,05 " "
1902	"	1.420,91 "	0,02 " "
1903	"	3 083,75 "	0,05 " "
1904	"	5.561,44 "	0,08 " "
1905	"	4.696,23 "	0,07 " "
1906	"	12.177,72 "	0,19 " "
1907	"	20.153,68 "	0,31 " "
1908	"	20.252,54 "	0,31 " "
1909	"	50 648,83 "	0,78 " "
1910	"	122.142,80 "	1,89 " "
1911	"	172 754,82 "	2,67 " "
1912	"	232.758,75 "	3,60 " "
1913	"	272 321,52 "	4,22 " "
1914	"	129.343,31 "	2,00 " "
1915	"	291.856,05 "	4,52 " "
1916	"	306.461,01 "	4,75 " "
1917	"	453.221,18 "	7,02 " "
1918	"	368.722,00 "	5,71 " "
1919	"	163 467,38 "	2,53 " "
1920	"	372.778,61 "	5,77 " "
1921	"	391.548,56 "	6,06 " "
1922	"	405 193,76 "	6,27 " "

Promedio en los tres primeros años de la explotación.—

Bs. 45.459,29 (*Pérdida*)..... 1,41% anual (*Pérdida*)

Promedio en los 33 últimos años:—Bs. 104.916,71 (Utilidades),.....

1,62% " "

Según el artículo 6º del contrato primitivo de este ferrocarril la garantía del 7% se hará efectiva a medida que se vayan entregando al tráfico público secciones de 10 kilómetros de longitud; pero debemos advertir que de toda la extensión del Ferrocarril Central, sólo han sido recibidos por el Gobierno Nacional hasta la fecha dos secciones: una hasta el kilómetro 10, el 4 de setiembre

de 1886; y la otra hasta el kilómetro 20, el 24 de enero de 1890. Las demás secciones de la obra han sido entregadas al tráfico sólo con carácter provisional, por no haberse considerado definitivamente concluidas.

Para la apreciación del interés garantizado, se ha calculado a este ferrocarril un capital de £ 3.068.800; capital que, repartido entre los 240 kilómetros que habría tenido la vía entre Caracas y Valencia, representa un gasto medio de £ 12.786 por kilómetro, es decir, de £ 127.860 por cada sección de 10 kilómetros, o sean Bs. 3.228.465 (*).

Aparece en los últimos años relativamente crecido el porcentaje de las utilidades obtenidas, por ser el capital que se ha tomado como término de comparación el correspondiente a dos acciones del ferrocarril solamente, únicas que fueron recibidas oficialmente por el Gobierno de Venezuela, y a cuyo costo debía limitarse por consiguiente el cálculo de la garantía. Si se hubiesen tomado como base los capitales realmente invertidos en las secciones en explotación los resultados serían sin duda muy distintos.

FERROCARRIL DE SANTA BARBARA A EL VIGIA

Años	Capital garantizado	Utilidades obtenidas	Porcentaje de las utilidades con respecto al capital garantizado
1909	Bs. 18.000.000	Bs. 23.795,15 Pérdida	0,13 % anual Pérdida
1910	"	24.297,08	0,13 "
1911	"	82.413,66	0,46 "
1912	"	159.782,84	0,89 "
1913	"	148.525,46	0,82 "
1914	"	159.550,96	0,89 "
1915	"	109.912,82	0,61 "
1916	"	107.929,38	0,60 "
1917	"	184.357,82	1,02 "
1918	"	184.526,00	1,02 "
1919	"	329.141,60	1,83 "
1920	"	301.999,50	1,68 "
1921	"	289.424,30	1,61 "
1922	"	231.007,00	1,28 "

Promedio de utilidades en 14 años.—Bs. 163.505,23..... 0,91 % anual.

(*) En realidad, el costo del Ferrocarril Central fué apreciado en un millón de libras esterlinas hasta Santa Lucía (51,30 kilómetros), sea aproximadamente £ 20.000 por kilómetro; y de allí en adelante, hasta Valencia, a razón de £ 11.000 por kilómetro; circunstancia que haría aún más desfavorable nuestro cómputo, hecho con el promedio del costo total.

FERROCARRIL DE GUANTA A BARCELONA Y NARICUAL

Años	Capital garantizado	Utilidades obtenidas	Porcentaje de las utilidades con respecto al capital garantizado
1892	Bs. 4.500.000	Bs. 34.615,99 Pérdida	0,77 % anual Pérdida
1893	"	75.347,38 "	1,67 " "
1894	"	59.385,89 "	1,32 " "
1895	"	18.052,75 "	0,40 " "
1896	"	32.211,74 "	0,71 " "
1897	"	14.128,75 "	0,31 " "
1898	"	33.257,22 "	0,74 " "
1905	"	0	0
1906	"	0	0
1907	"	0	0
1908	"	0	0
1909	"	5.425,55 "	0,12 " "
1910	"		
1911	"	2.739,68 "	0,06 " "
1912	"	9.725,53 "	0,22 " "
1913	"	9.389,55 "	0,21 " "
1914	"	1.823,00 "	0,04 " "
1915	"	8.124,00 "	0,18 " "
1916	"	10.796,55 "	0,24 " "
1917	"	2.717,85 "	0,06 " "
1918	"	3.226,00 "	0,07 " "
1919	"	10.461,43 "	0,23 " "
1920	"	49.123,61 "	1,09 " "
1921	"	15.500,43 "	0,34 " "
1922	"	237,83	0

Promedio en 25 años—Bs. 10.440,45 (Pérdida)—0,23 % anual (Pérdida)

No hay datos del movimiento de este ferrocarril en los años de 1899 a 1904.

FERROCARRIL DE CARENERO

Años	Capital garantizado	Utilidades obtenidas	Porcentaje de las utilidades con respecto al capital garantizado
1899	Bs. 2.178.119	Bs. 35.714,00 Pérdida	1,64 % anual Pérdida
1900	"	104.910,00 "	4,82 " "
1901	"	44.043,00 "	2,02 " "
1902	"	3.029,00 "	0,14 " "
1903	"	261,00 "	0,01 " "
1904	"	4.778,00 "	0,22 " "
1905	"	8.057,09 "	0,37 " "
1906	"	92.004,26 "	4,22 " "
1907	"	45.258,77 "	2,08 " "
1908	"	76.245,60 "	3,50 " "
1909	"	231.080,52 "	10,61 " "
1910	"	13.933,05 "	0,64 " "
1911	"	3.090,07 "	0,14 " "
1912	"	3.833,05 "	0,18 " "

1913	Bs.	2 178,119	37.692,50 Pérdida	1,73 %	anual Pérdida
1914	"	"	34.780,20 "	1,60	" "
1915	"	"	21.747,40 "	1,00	" "
1916	"	"	9.052,55 "	0,41	" "
1917	"	"	99,45	0,00	" "
1918	"	"	204,00	0,01	" "
1919	"	"	1.462,80	0,07	" "
1920	"	"	1.232,40	0,06	" "
1921	"	"	2 088,00	0,10	" "
1922	"	"	719,00	0,03	" "

Promedio en 24 años.—Bs. 31.029,83 (Pérdida).—1,42% anual (Pérdida).

FERROCARRIL DE MAIQUETIA A MACUTO

Años	Capital garantizado	Utilidades obtenidas	Porcentaje de las utilidades con respecto al capital garantizado
1896	Bs. 500 000	Bs. 5 369,60 Pérdida	1,07 % anual Pérdida
1897	"	5.549,42 "	1,11
1898	"	549,75 "	0,11
1899	"	5.302,35 "	1,06
1900	"	5.834,25 "	1,17
1901	"	1.466,90 "	0,29
1902	"	2.787,25 "	0,56
1903	"	1.037,25 "	0,21
1904	"	1.140,75 "	0,23
1905	"	34.084,36 "	6,82
1906	"	15.719,68 "	3,14
1907	"	7.507,53 "	1,50
1908	"	11.838,55 "	2,37
1909	"	3.664,35 "	0,73
1910	"	3.894,40 "	0,78
1911	"	1.274,38 "	0,25
1912	"	15.538,22 "	3,11
1913	"	34.293,84	6,86
1914	—	—	—
1915	1.383.750	57.411,86	4,15
1916	"	70.131,12	5,07
1917	"	78 296,99	5,66
1918	"	91.362,00	6,60
1919	"	124.325,57	8,98
1920	"	184.267,17	13,32
1921	"	129 101,96	9,33
1922	"	105.596,53	7,63

Promedio en los 18 primeros años de explotación (1896 a 1913) Bs. 1.995,13 (Pérdida)—0,40% anual.

Promedio en los últimos 8 años (1915 a 1922)—Bs. 105.061,65 (Utilidades) 7,59% anual.

Los datos concernientes a este ferrocarril hasta 1913 se refieren a la época en que la empresa usaba la tracción de vapor. Desde 1915 funciona como tranvía eléctrico.

RESUMEN

Ferrocarriles garantizados	Nº de años computados	Promedios anuales de las utilidades obtenidas	Porcentajes medios con respecto a los capitales garantizados
Gran Ferrocarril de Venezuela	29 años	Bs. 735.885,00	1,35% anual
Ferrocarril de Valencia a Puerto Cabello	35 "	435.550,47	2,15 "
Ferrocarril de El Hacha a Barquisimeto.....	28 "	169.569,09	1,22 "
Ferrocarril Central de Venezuela.....	36 "	92.385,37	1,43 "
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.....	14 "	163.505,23	0,91 "
Ferrocarril de Guanta a Barcelona.....	25 "	10.440,45 Pérdida	0,23 " Pérdida
Ferrocarril de Carenero.....	24 "	31.029,83	1,42 " "
Ferrocarril de Maiquetía a Macuto	26 "	30.945,41	2,23 "

El máximo de las utilidades en estos períodos de tiempo está representado por los siguientes porcentajes con respecto a los capitales garantizados.

Gran Ferrocarril de Venezuela: año de 1919..	3,39% anual.
Ferrocarril de Valencia a Puerto Cabello: año de 1893.....	5,14 "
Ferrocarril de El Hacha a Barquisimeto: año de 1913.....	5,76 "
Ferrocarril Central de Venezuela: año de 1917..	7,02 "
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía: año de 1919	1,83 "
Ferrocarril de Guanta a Barcelona: año de 1919.	0,23 "
Ferrocarril de Carenero: año de 1912.....	0,18 "
Ferrocarril de Maiquetía a Macuto: año de 1920.	13,32 "

Como se ve, estos rendimientos máximos han sido enteramente eventuales, sin observarse un aumento progresivo de los productos en los años sucesivos, como habría de suceder si ellos dependiesen del desarrollo y progreso efectivos de las respectivas localidades.

Entre los ferrocarriles cuyos intereses fueron garantizados por la nación, los únicos que han llegado a producir un rendi-

miento de 7% anual han sido: el Ferrocarril de Maiquetía a Macuto, cuyos productos se incrementaron considerablemente desde que se convirtió en tranvía eléctrico; y el Ferrocarril Central de Venezuela, por la razón ya expuesta, de que sólo hemos computado para el cálculo de los intereses garantizados, el costo de 20 kilómetros de longitud de vía, siendo así que el desarrollo total de este ferrocarril alcanza hoy a más de 70 kilómetros.

La simple inspección de las cifras precedentes hace ver, pues, que el progreso del país no correspondió a los cálculos optimistas de Guzmán Blanco en esta materia, y que las concesiones otorgadas a favor de las compañías que construyeron nuestros ferrocarriles, constituían una carga crecida para el erario público; y esto sin considerar cuál habría sido la situación si se hubiesen realizado todos los ferrocarriles contratados, muchos de los cuales hubieran sido notablemente inferiores, en cuanto a proventos, a las vías férreas llevadas a cabo; lo que habría dado por resultado la obligación para la República de tener que pagar íntegramente el 7% garantizado; y aun de cubrir el déficit que produjese la explotación en muchos de ellos.

Desde el primer momento pudo apreciarse la gravedad de las circunstancias, no sólo por los compromisos contraídos con respecto al interés garantizado, sino también por la participación a que se comprometió la nación, en diversas empresas ferroviarias. Por este motivo, tuvo el Gobierno que dedicar repetidas veces cantidades en efectivo para satisfacer los compromisos más apremiantes, y se hicieron pagos de alguna consideración a nuestras compañías de ferrocarriles. Agotados los recursos pecuniarios, hubo que apelar al arbitrio de pagar con las mismas acciones que la Nación había percibido en cambio de su participación en las diversas épocas: así, las acciones recibidas de la Compañía del Ferrocarril de Caracas a La Guaira se destinaron al pago del Ferrocarril de Valencia a Puerto Cabello y del Ferrocarril Central; las recibidas de la Compañía del Ferrocarril de Valencia a Puerto Cabello se entregaron al Ferrocarril de El Hacha a Barquisimeto; las correspondientes a esta última Compañía las recibió la misma empresa por el rescate de la garantía en lo futuro; y por último, se adjudicaron a la Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela sus propias acciones, pertenecientes a la Nación, por valor del Ferrocarril de Caracas a Antimano y por la participación en la construcción del trayecto de Cagua a Valencia.

A pesar de estos sacrificios y arbitrios, la situación a este respecto era sumamente grave al finalizar el año de 1895. He aquí las síntesis de las reclamaciones pendientes hasta esta fecha:

Reclamaciones de las compañías ferrocarrileras por deudas acumuladas hasta 31 de diciembre de 1895.

Gran Ferrocarril de Venezuela.—Garantía vencida	Bs. 7.299.738,00
Ferrocarril Bolívar.—Garantía vencida	3.212.116,95
Ferrocarril Central de Venezuela.—Garantía vencida y participación de la construcción de la obra	4.614.051,14
Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia.—Garantía vencida	1.947.667,70
Ferrocarril de Carenero.—Garantía vencida ..	1.372.214,97
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.—Garantía vencida y otros respectos	7.051.751,32
Ferrocarril de Guanta a Barcelona.—Garantía vencida.....	1.447.200,00
Total	<u><u>Bs. 26.944.740,08</u></u>

Para hacer frente a esta situación, verdaderamente conflictiva, y para procurar la cancelación de la garantía del 7 % en lo futuro, ya que ella era de todo punto ruinosa, realizó entonces el Gobierno de Venezuela la operación financiera conocida con el nombre de *Empréstito venezolano de 1896 o del Disconto Gesellschaft de Berlin*; operación ésta que fué ideada y realizada por el doctor Claudio Bruzual Serra, Ministro de Obras Públicas.

No fué esta operación un verdadero empréstito, pues que no hubo prestación alguna de dinero, sino simplemente la emisión de una deuda garantizada por el Gobierno de Venezuela, a cuyo efecto fué comisionado aquel Banco alemán.

Esta emisión se hizo por la cantidad de Bs. 50.000.000, para cuyo servicio se fijó el 5 % de interés anual y el 1 % de amortización; de manera que, con una asignación fija de Bs. 3.000.000 por año, podía quedar completamente amortizada la totalidad de la Deuda, junto con sus intereses, en el lapso de 36½ años.

La deuda así emitida se destinó principalmente al pago de las reclamaciones de las empresas ferrocarrileras y al rescate de la garantía del 7 % para lo futuro; pero también se invirtieron algunas cantidades en asuntos extraños, tales como la construcción del Nuevo Matadero de Caracas, etc., según se especifica a continuación :

INVERSIÓN DE LA DEUDA EMITIDA EN 1896 POR EL DISCONTO

GESELLSCHAFT DE BERLÍN

A la Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela: pago de la garantía vencida y rescate de la obligación de pagar esta garantía en lo futuro.....	Bs. 26.000.000
A la Compañía del Ferrocarril de El Hacha a Barquisimeto: por pago de la garantía vencida.....	1.300.000
A la Compañía del Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía: pagos por la garantía vencida y por otros respectos, y rescate de la obligación de pagar esa misma garantía en lo futuro.....	4.450.000
A la Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela: pago de todas las reclamaciones de la Compañía y rescate de la obligación de pagar en lo futuro la garantía del 7% y la participación del Gobierno en la ejecución de la obra.....	4 000.000
A la Compañía del Ferrocarril de Carenero: pago de la garantía vencida y rescate de la misma garantía en lo futuro.....	800.000
A la misma Compañía: pago de su acreencia por servicios prestados al Gobierno, según convenio de 1º de mayo de 1895...	185.000
A la Compañía del Ferrocarril de Guanta a Barcelona y Naricual: compra de este Ferrocarril, muelles y anexos.....	1.500.000
Cantidad en títulos, destinada a la construcción del nuevo Madero de Caracas.....	1.000.000
Cantidad en títulos, destinada a garantizar el costo de los vapores guerra «Crespo» y «Zamora».....	689.000
Pagado al señor E. Hahn Echenagucia por trabajos de traducción, etc.....	5.000
Al Banco del Disconto Gesellschaft por comisión del Empréstito y demás gastos de emisión.....	10.000.000
Diferencia cuyo destino ignoramos.....	71.000

Total de los títulos emitidos..... Bs. 50.000 000

Con respecto al Ferrocarril de El Hacha a Barquisimeto el Gobierno le cedió además por el rescate de la garantía, según queda dicho anteriormente, las 7.991 acciones a £ 10, o sean Bs. 2.017.727,50, que correspondieron a la nación por su contribución a la formación del capital necesario para la obra.

Como se ve, sólo quedó pendiente en estos arreglos la acreencia proveniente de la concesión del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia, pues la Compañía del Ferrocarril de Maiquetía a Macuto renunció a todo reclamo por razón de la garantía.

Antes de seguir adelante, parécenos oportuno exponer aquí algunos comentarios acerca de esta operación, criticada por algunos en aquella época. Desde luego debemos manifestar que, en nuestro concepto, ella fué sin duda beneficiosa para el país. En efecto, ¿a cuánto montaban los compromisos contraídos por el Gobierno de Venezuela por motivo de los contratos ferrocarrileros que quedaron cancelados por virtud de dicha operación? Adoptando el promedio de los productos anuales obtenidos hasta el presente en la explotación de las diferentes em-

presas, la responsabilidad de la Nación en el particular podía calcularse así:

Empresas ferrocarrileras	Capitales garantizados	Promedio de los productos de la explotación	Cantidades que anualmente correspondía pagar a la Nación para completar el 7% garantizado
Gran Ferrocarril de Venezuela.....	Bs. 54.671.300	1,33 %	5,67 % Bs. 3.099.862,71
Ferrocarril de El Hacha a Barquisimeto.....	13.887.500	1,25 "	5,75 " 798.531,25
Ferrocarril Central de Venezuela.....	6.456.930	1,23 "	5,77 " 372.504,86
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.....	18.000.000	0,88 "	6,12 " 1.101.600,00
Ferrocarril de Guanta a Barcelona.....	4.500.000	0,24 " Pérdida	7,24 " 325.800,00
Ferrocarril de Carenero..	2.178.119	1,48 "	8,48 " 184.704,49
Total.....			Bs. 5.883.063,31

De modo que el gravamen impuesto al país por las concesiones en referencia montaba como a Bs. 6.000.000 anuales, por término medio; y esto, *por el lapso de más de 90 años*, que faltaba entonces para terminar la duración de las respectivas concesiones, según se especifica de seguida:

Duración que faltaba a los contratos de ferrocarriles en 1896.

Gran Ferrocarril de Venezuela.....	97 años
Ferrocarril de El Hacha a Barquisimeto.....	94 "
Ferrocarril Central de Venezuela.....	103 " (*)
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.....	96 "
Ferrocarril de Guanta a Barcelona.....	86 "
Ferrocarril de Carenero.....	88 "

Mientras que el empréstito de 1896 sólo gravaba al país en la cantidad de Bs. 3.000.000 por año, precisamente la mitad de aquella suma; y ello sólo *durante el lapso de 36 ½ años*.

(*) El contrato del Ferrocarril Central fué celebrado por el término de 99 años, a contar de la fecha de la conclusión de la línea; y como la vía hasta Santa Lucía debió ser concluida para el 5 de octubre de 1899, es claro que el contrato debía terminar en 1998, es decir, 103 años después del año de 1895; mientras que la garantía del 7% debía hacerse efectiva inmediatamente que fuera terminada cada sección de 10 kilómetros de vía.

Podríamos calcular aquí, para hacer más concluyente la comparación, el valor exacto que representaría las dos obligaciones: la una, de Bs. 6.000.000 anuales durante 90 años; y la otra, de Bs. 3.000.000 durante $36\frac{1}{2}$ años; mas, por considerar que las cifras anotadas bastan para formarse un concepto claro del asunto, renunciamos a dicha tarea, la cual, por otra parte, haría muy difusa la presente exposición.

Se deduce de lo expuesto que desde el punto de vista económico, fué muy útil al país la operación de que tratamos; siendo de advertir que no todo el producido de aquella negociación fué destinado a la cancelación de las concesiones ferrocarrileras, sino que también se hicieron entonces algunos pagos por otros respectos que dejamos arriba especificados.

Admite, sin embargo, el asunto dos objeciones importantes: es la primera, que se cambió una obligación cuyo monto era eventual, por una obligación cierta y determinada; y la segunda, que la operación pudo haberse efectuado en condiciones más económicas, ya que fué indudablemente excesiva la comisión de Bs. 10.000.000 por los gastos de la simple emisión de unos Títulos, pues que el Banco encargado de la operación no tuvo responsabilidad alguna en el particular.

Refiriéndonos sólo al Gran Ferrocarril de Venezuela, se dijo en aquella época que el señor General M. A. Matos, como Ministro de Hacienda, había tenido el proyecto de rescatar la garantía de dicho ferrocarril mediante el pago de la cantidad de Bs. 5.000.000. De este asunto sólo conocemos lo que apuntamos más adelante y el convenio celebrado el 3 de julio de 1895, entre el nombrado Ministro de Hacienda, el de Obras Públicas y el Representante de la Compañía, por el cual ésta convino en reducir a Bs. 5.495.000 su acreencia montante a Bs. 5.773.518 por motivo de la contribución del Gobierno a la construcción de las secciones de Cagua a Valencia y por la garantía del 7%, con respecto al mismo trayecto, hasta el 31 de enero de 1894; obligación que fué cancelada, según el expresado convenio, con el pago en efectivo de Bs. 500.000, y con la cesión de las acciones que correspondieron al Gobierno por la contribución en referencia y por la construcción del Ferrocarril de Caracas a Antímano. También se pagó entonces a la Compañía la cantidad de Bs. 1.844.000, en deuda que se llamó *de la Revolución*, por motivo de perjuicios sufridos durante la revolución de 1892. Como se ve, estas negociaciones parciales fueron distintas de la operación de 1896 de que aquí nos ocupamos.

En un panfleto publicado por el General Matos el 7 de octubre de 1895, se da cuenta de los motivos de la crisis minis-

terial ocurrida en aquellos días. Tenía entonces el Gobierno Nacional en depósito la cantidad de Bs. 3.000.000 en títulos del 1%, que el doctor Feliciano Acevedo, Encargado del Poder Ejecutivo, tenía el propósito de destinar al pago de las llamadas *Deudas de Tesorería*, pendientes a la sazón; pero que los ministros dimisionarios, General M. A. Matos, doctor Lucio Pulido, doctor Alejandro Urbaneja y señor J. M. Manrique, en unión del ministro General Jacinto Lara, pretendían aplicar a otro objeto. Véase lo que dice a este respecto el General Matos en el mencionado panfleto: «Yo no podía aceptar ese proyecto (el del doctor Acevedo), como se verá: primero, porque en presencia del Presidente de la República había manifestado a las comisiones de Hacienda de las Cámaras Legislativas que dichos títulos serían aplicados a celebrar una transacción con las compañías de ferrocarriles, a las que se debe cerca de Bs. 20.000.000, juzgando yo que aquellos valores y el 25% de la renta de Obras Públicas, que venía apartando conforme a una disposición legislativa, le servirían al Gobierno de base para alcanzar una transacción equitativa, a la vez que honrosa, por razón de que a ello coadyuvaría el firme propósito de que daba muestra el Gobierno de cumplir sus compromisos en la medida de sus recursos; transacción favorable, además, para el erario público, pues que ella le permitiría al Gobierno lograr una reducción de dicho montante, y también del gravoso interés que garantiza la Nación sobre un elevado capital». Desgraciadamente fueron desechados entonces estos patrióticos propósitos.

Según lo hemos ya dicho, entre los ferrocarriles a los cuales concedió la República el beneficio del 7% garantizado, los únicos que quedaron extraños a la negociación de 1896 fueron: el Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia y el Ferrocarril de Maiquetía a Macuto; la primera compañía convino en que se redujera la rata de la garantía del 7 al 5%, según contrato celebrado el 26 de mayo de 1891; y la segunda declaró, el 15 de agosto de 1912, que renunciaba a la garantía *para el pasado, el presente y el futuro*.

Aunque la reducción del tipo del interés garantizado al Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia pudo considerarse como un notable descargo para la Nación, ello no fué bastante a salvar al país de fuertes compromisos por este motivo, pues que, a consecuencia de hechos posteriores y de perturbaciones de distinta índole, sobrevino en el país una época de retroceso, marcada especialmente por el decrecimiento del tráfico en nuestras principales empresas ferroviarias, y por el aumento consiguiente, en la de Puerto Cabello a Valencia, del déficit anual que debía ser cubierto por el

Gobierno de la República. Esto, unido a que el lamentable abandono de la carretera de Nirgua hizo que los frutos de este importante centro agrícola se desviasen por otros rumbos y no pasasen ya por Valencia, para alimentar el ferrocarril, fueron las causas determinantes de que el tráfico de esta vía férrea decayese notablemente, hasta el punto de bajar su movimiento, de 41.152 toneladas, que fué en el año de 1893, a sólo 10.773 en 1902.

Quedaba, pues, vigente siempre el problema, con todos los caracteres de un conflicto de muy difícil solución, no sólo por la disminución progresiva del movimiento del tráfico en aquella empresa, sino también por las dificultades económicas surgidas en el país a consecuencia de las mismas circunstancias adversas a que nos hemos referido.

Saldadas las cuentas de la compañía con el Gobierno hasta el año de 1890, por razón de la garantía, comenzó de nuevo la acumulación de esta deuda, año por año, hasta 1903, época en la cual, a consecuencia del conflicto ocurrido entre Venezuela y las potencias europeas Inglaterra, Alemania e Italia, se reunieron en Caracas las comisiones mixtas que surgieron de los convenios internacionales que se llamaron Protocolos de Washington, para conocer de las diversas reclamaciones que sirvieron de pretexto a aquel conflicto. Tocó a la Comisión mixta anglo-venezolana, presidida por el super-árbitro Frank Plumley, el conocimiento de la reclamación del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia; super-árbitro que condenó a Venezuela al pago, por este respecto, de la cantidad de Bs. 5.852.808.

Hizo el Gobierno un nuevo sacrificio para el pago de esta suma exorbitante, recomenzando desde entonces, otra vez, a acumularse la acreencia durante los trece años subsiguientes, hasta el punto de haber ascendido la suma de las liquidaciones parciales, en 31 de diciembre de 1915, a la enorme cantidad de £ 405.000 o sean Bs. 10.226.250. Tal fué la situación que tuvo que afrontar y resolver en 1916 el Gobierno del General Juan Vicente Gómez.

En vista de los antecedentes aquí expuestos, y penetrado el Gobierno de que sería absolutamente ineficaz cualquier arreglo que se hiciese con respecto a las deudas acumuladas, si él no tenía como base principal la cancelación de la garantía para lo futuro, entró en negociaciones a este respecto, exigiendo dicha cláusula como condición indispensable de todo arreglo que se proyectase en la materia; para cancelar así, de modo radical y definitivo, semejante negociado, que imponía, como se ve, extraordinario y pesado gravamen al tesoro público.

Después de quedar planteadas de este modo las negociaciones, se llegó como resultado final de ellas, a la celebración del convenio de 24 de mayo de 1916, cuya parte primordial consiste en la entrega inmediata a la Compañía del Ferrocarril de £ 190.000, o sean Bs. 4.712.000, no sólo para la cancelación de toda la deuda pendiente, sino también para el rescate absoluto de la garantía.

Si nos atenemos a los términos del contrato original de esta empresa y a la interpretación que de él hacía la Compañía, resulta que la garantía del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia debía durar hasta el año de 1986 inclusive, es decir, durante 71 años más, y si se aprecia esta obligación por el montante de las reclamaciones pendientes hasta 1915, ella equivalía al pago de Bs. 2.155 diarios. Tendríamos, pues, la siguiente síntesis de las obligaciones que pesaban sobre el país por este respecto:

Acreencia pendiente, acumulada hasta el año de	
1915	Bs. 10.226.250
Valor actual de la obligación futura hasta el año	
de 1986, término del contrato,.....	12.900.000
Gravamen total para la Nación	<u>Bs. 23.126.250</u>

Acreencia que quedó cancelada con la entrega inmediata de Bs. 4.712.000.

Bastarían estas cifras para hacer ver la importancia de semejante negociación, si no concurriesen en el caso otras circunstancias, de mayor interés aun, que ponen de manifiesto su gran trascendencia, ya que tan enormes y apremiantes reclamaciones constituían una constante amenaza para nuestra misma nacionalidad.

Tal es, en síntesis, la historia de nuestros ferrocarriles desde el punto de vista económico. Como se ve, la crisis producida en Venezuela, debida a los contratos al efecto celebrados, fué conjurada por dos negociaciones, pudiera decirse salvadoras: el empréstito de 1896 que, mediante la entrega de títulos que sólo representaban un valor nominal de ocho años de garantía, libértó al país de una pesada carga que debía durar más de noventa años; y el contrato celebrado en 1916 con la compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia que, con la entrega en efectivo de Bs. 4.712 000, canceló una obligación cinco veces mayor. Fué por eso que algunos capitalistas de Europa dijeron que *Venezuela había rescatado la garantía de sus ferrocarriles con sumas ridículas por insignificantes.*

Como complemento de lo expuesto, hacemos a continuación el cómputo de todas las erogaciones hechas por el Gobierno de Venezuela con motivo de los ferrocarriles, según consta en las Memorias sucesivas del Ministerio de Obras Públicas.

EROGACIONES EFECTUADAS POR EL GOBIERNO NACIONAL PARA
SATISFACER LOS COMPROMISOS CONTRAÍDOS EN LOS
CONTRATOS FERROCARRILEROS

Ferrocarril de Caracas a La Guaira.

Gastos de exploraciones y estudios hechos hasta el 30 de noviembre de 1876.....	Bs. 191.364,70	
Erogaciones hechas de 1º de marzo de 1877 a 28 de febrero de 1879.....	67.236,00	
Erogaciones hechas de 1º de marzo de 1879 a 30 de noviembre del mismo año.....	9.023,00	
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1879 a a 30 de noviembre de 1880.....	5.708,95	
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1880 a 30 de noviembre de 1881.....	529.648,18	
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1881 a 30 de noviembre de 1882.....	2.979.453,29	
Erogaciones hechas de 1º de enero de 1883 a 30 de noviembre del mismo año.....	185.693,90	Bs. 3.968.128,02

Fuera de la parte del capital de la Compañía, suscrita por la Municipalidad de Caracas, por los antiguos Estados Bolívar y Guzmán Blanco, por el antiguo Banco de Caracas (hoy Banco de Venezuela) y por capitalistas del Distrito Federal; parte que montó a la cantidad de Bs. 1.749.000.

Gran Ferrocarril de Venezuela.

Gastado por el Gobierno Nacional en la construcción del Ferrocarril de Caracas a Antímano, Bs. 1.817.626,88; obra que, según el contrato respectivo, fué cedida a la Compañía por la cantidad de.....	Bs. 1.800.000,00	
Entrega en efectivo, según contrato de 3 de julio de 1895, para contribuir a cancelar la participación del Gobierno en las secciones de Cagua a Valencia y el pago de la garantía correspondiente hasta el 31 de diciembre de 1895.....	500.000,00	
Por cancelación de toda acreencia por motivo de la garantía y renuncia a ésta en lo futuro. Pago hecho en Títulos del Disconto Gesellschaft de Berlín.....	26.000.000,00	28.300.000,00
Van.....		Bs. 32.268.128,02

Vienen.....		Bs. 32.268.128,02
<i>Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia.</i>		
Gastos de exploraciones y estudios, de 1º de diciembre de 1879 a 30 de noviembre de 1880.....	Bs.	2.240,00
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1880 a 30 de noviembre de 1881.....		8 360,00
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1881 a 30 de noviembre de 1882.....		90 647,79
Erogaciones hechas de 1º de enero de 1883 a 30 de noviembre del mismo año.....		74.706,76
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1883 a 30 de noviembre de 1884.....		511.611,17
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1884 a 30 de noviembre de 1885.....		11.909,32
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1885 a 30 de noviembre de 1886.....		909.900,00
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1886 a 30 de noviembre de 1887.....		1.760.996,00
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1887 a 30 de noviembre de 1888.....		300.000,00
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1889 a 30 de noviembre de 1890.....		100.000,00
Erogaciones hechas de 1º de mayo de 1891 a 30 de setiembre del mismo año.....		1.251.885,32
Pagado por sentencia de la Comisión mixta anglo-venezolana de 1903.....		5.852 808,00
Pagado por convenio de 24 de mayo de 1916 para cancelar la garantía vencida y en lo futuro.....		4.712.000,00
		15.578.064,36
<i>Ferrocarril Bolivar.—El Hacha a Barquisimeto.</i>		
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1888 a 30 de noviembre de 1889.....	Bs.	50.800,00
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1889 a 28 de febrero de 1890.....		375.000,00
Erogaciones hechas en diciembre de 1890.....		201.200,00
Por cancelación de toda acreencia por motivo de la garantía vencida Pago hecho en títulos del Disconto Gesellschaft de Berlín..		1.300.000,00
		1 927.000,00
<i>Ferrocarril Central de Venezuela.</i>		
Gastos de exploraciones y estudios, de 1º de enero a 30 de noviembre de 1883.....	Bs.	100.966,14
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1883 a 30 de noviembre de 1884.....		423.504,88
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1884 a 30 de noviembre de 1885.....		39.607,00
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1885 a 30 de noviembre de 1.886.....		477.280,00
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1886 a 30 de noviembre de 1887.....		982.011,25
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1887 a 30 de noviembre de 1888.....		540.000,00
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1888 a 30 de noviembre de 1889.....		720.000,00
Van.....	Bs. 3.283.369,27	Bs. 49.773.192,38

Vienen.....	Bs. 3.283.369,27	Bs. 49.773.192,38
Erogaciones hechas de 1º de diciembre de 1889 a 30 de noviembre de 1890.....	120.000,00	
Por estudios técnicos hechos de julio a setiembre de 1890.....	3.735,50	
Erogaciones hechas en diciembre de 1890.....	400 000,00	
Por renuncia de la Compañía a toda reclamación por contribución del Gobierno a la construcción de la obra y por la garantía en lo pasado y en lo futuro. Pago hecho en Títulos del Disconto Gesellschaft de Berlín...	4 000.000,00	7.807.104,77
<i>Gran Ferrocarril del Táchira.</i>		
Gastos de exploraciones y estudios, de 1º de diciembre de 1880 a 30 de noviembre de 1881. Bs.	12.000,00	
Gastos de exploraciones y estudios, de 1º de enero a 30 de noviembre de 1.883.....	45.678,00	
Gastos de exploraciones y estudios, de 1º de diciembre de 1883 a 30 de noviembre de 1884.....	27.824,00	
Erogaciones por contrato Miguel Tejera, de 1º de diciembre de 1883 a 30 de noviembre de 1884.....	44 000,00	129.502.00
<i>Ferrocarril de La Ceiba a Sabana de Mendoza.</i>		
Subvención de 1º de diciembre de 1883 a 30 de noviembre de 1884..... Bs.	10.000,00	
Subvención de 1º de diciembre de 1884 a 30 de noviembre de 1885.....	2.000,00	12.000,00
<i>Ferrocarril de Carenero.</i>		
Subvención de 1º de diciembre de 1883 a 30 de noviembre de 1884..... Bs.	100.000,00	
Por renuncia de la Compañía a toda reclamación por la garantía en lo pasado y en lo futuro. Pago hecho en títulos del Disconto Gesellschaft de Berlín.....	800.000,00	900.000,00
<i>Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.</i>		
Por renuncia de la Compañía a toda reclamación por la garantía en lo pasado y en lo futuro. Pago hecho en títulos del Disconto Gesellschaft de Berlín..... Bs.	4.450.000,00	4.450.000,00
<i>Ferrocarril de Guanta a Barcelona y Naricual.</i>		
Por compra de esta empresa; valor pagado en Títulos del Disconto Gesellschaft de Berlín.....	1.500.000,00	1.500 000,00
<i>Ferrocarril de Maiquetía a Macuto.</i>		
Gastos de construcción de 1º de enero a 30 de noviembre de 1883..... Bs.	454.500,00	
Gastos de construcción, de 1º de diciembre de 1883 a 30 de noviembre de 1884.....	26.293,58	480.793,58
Total pagado en efectivo y en Títulos del Disconto Gesellschaft de Berlín		Bs. 65.052.592,73

Ahora bien, ¿qué habría resultado si se hubiesen realizado los 5.000 kilómetros de ferrocarriles que contrató Guzmán Blanco, de los cuales apenas llegaron a construirse 1.000 escasamente? Es difícil apreciarlo, sobre todo por la circunstancia de que las vías que no se llevaron a cabo eran, sin duda, en su mayor parte, de vida más precaria que las que se realizaron. Es indudable que el aumento de las vías férreas habría traído como consecuencia el incremento de la producción del país y, por consiguiente, de la riqueza pública; pero, a juzgar por los hechos, no nos queda la menor duda de que la República habría tenido que cargar con la obligación, como lo pensaba Rojas Paúl, no solamente de pagar la garantía del 7%, sino también el déficit que probablemente se habría producido en la explotación de las vías en referencia, es decir, que habría sobrevenido un desequilibrio económico, a menos que se hubiese apelado a un arbitrio semejante al del empréstito de 1896, para cancelar dichas obligaciones.

No habiendo datos precisos para calcular las consecuencias de la política ferrocarrilera de Guzmán Blanco, no hemos encontrado otro medio que el de establecer una proporción más o menos aventurada, basada en elementos conocidos concernientes a los ferrocarriles llevados a cabo. Para ello partimos de la base de que la garantía de los ferrocarriles construidos hasta 1896 se rescató con Bs. 40.000.000,—descartando los Bs. 10.000.000— que pagó la República por comisiones, y decimos: si para rescatar la garantía de 1.000 kilómetros contrajo la Nación obligaciones por valor de Bs. 40.000.000—es probable que con Bs. 200.000.000—se hubiera podido rescatar la garantía de los 5.000 kilómetros proyectados. ¿Podía la República con esta carga? Veámoslo.

Las deudas contraídas de 1892 a 1898 para el pago de suplementos a la Revolución legalista y por haberes militares, y los compromisos contraídos por otros respectos, que provocaron el bloqueo de 1902, hicieron subir nuestra deuda de Bs. 115.000.000 a Bs. 300.000.000—incluyendo bonos y obligaciones de tesorería, es decir, que las medidas administrativas inútiles o imprudentes a que nos referimos, aumentaron nuestras deudas casi en la suma que se hubiera necesitado para rescatar las garantías de todos los ferrocarriles de Guzmán Blanco.

Esta comparación destruye por completo la sorpresa que causa a nuestro ánimo la magnitud de los proyectos de aquel mandatario, y prueba que, aunque a costa de un enorme sacrificio, no había imposibilidad absoluta de que Venezuela hubiese llegado a soportar la carga de tan gran número de proyectos, aun

sin contar con el desarrollo extraordinario que ellos hubieran producido en el país al realizarse.

Las ventajas del establecimiento en Venezuela de una red ferrocarrilera que anhelaban muchos patriotas desde época ya remota, y que venían popularizando pensadores eminentes como Francisco Aranda y Pedro José Rojas, fueron comprendidas por Guzmán Blanco; pero los medios puestos en práctica para implantar el sistema fueron altamente perjudiciales al país, no por la institución en sí, que fué indudablemente de civilización y de progreso, sino por graves errores cometidos en el desarrollo del plan, y por falta de previsión y de una organización consciente en este ramo de la administración pública.

Sería ya tiempo de poner término al presente estudio; mas antes de concluir, debemos exponer aquí, a manera de resumen, los errores principales que, en nuestro concepto, se cometieron en la implantación de los ferrocarriles en Venezuela. Hemos escrito estas páginas, no con el simple propósito de lamentarnos por los resultados obtenidos, sino precisamente para llegar a este final que quizá pueda ser de alguna utilidad en lo futuro.

I

En un país incipiente como es el nuestro y, por consiguiente, de pequeña población y escaso tránsito, estaba especialmente indicada la instalación de ferrocarriles económicos, constituyendo un verdadero absurdo la construcción de líneas lujosas, apropiadas para grandes tráficos y de muy costoso establecimiento.

Conceptuamos que nuestros ferrocarriles han debido limitarse, especialmente en nuestra región montañosa, a líneas de 2 pies de trocha (0 m. 61), pues que, como se sabe, a medida que la vía es más angosta, pueden emplearse curvas de menor radio y, por consiguiente, adaptables a los estribos de las serranías con menor volumen de banqueos y terraplenes y con obras de arte de menor importancia. Esto, unido a que la plataforma es más angosta en toda la extensión del trazado y a que el material es más liviano, da por resultado que puedan reducirse los gastos de construcción y de equipo al disminuir la distancia entre los rieles; disponiéndose, al mismo tiempo, de una capacidad de transporte muy suficiente para las necesidades de la mayor parte de nuestras comarcas. Tomando como punto de comparación el costo de la vía de 1 metro de ancho entre rieles, se calcula que este costo se disminuye en un 10% para una vía de 0 m. 75 de trocha, y en un 20% para una de 0 m. 60.

Adoptado en la mayor parte de nuestros contratos el sistema de la garantía del 7% sobre los capitales invertidos, es evidente que la reducción del costo de los ferrocarriles había de influir favorablemente en descargo de los compromisos contraídos por la Nación.

Una circunstancia más, en favor de la vía de 0 m. 60, es la necesidad de propender por cuantos medios estén a nuestro alcance, a que nuestros ferrocarriles sean construidos con capitales nacionales, lo cual es difícil de obtener, a causa de la exigüidad de nuestros recursos, al tratarse de trochas mayores. Ya que los ferrocarriles traen consigo necesariamente la destrucción de las industrias del transporte preexistentes, cuyos proventos se distribuían antes entre nuestros obreros e industriales, es de toda conveniencia, para aminorar tal desequilibrio, que los beneficios producidos por las nuevas empresas sean aprovechados por los capitalistas del país, y no exportados íntegramente a los mercados extranjeros, como sucede hoy con nuestras principales empresas ferrocarrileras.

Para terminar la consideración de este punto juzgamos oportuna la siguiente inserción, tomada de un interesante estudio de un ingeniero colombiano, cuyos conceptos son enteramente aplicables a Venezuela:

«La opinión de las autoridades y los datos experimentales suministrados por la práctica, hacen suponer que la vía de 0 m. 60 sería la que más se amoldara a las necesidades de las vías de interés local de las montañas colombianas; por su facilidad de adaptación a los terrenos quebrados de los Andes; por su poco costo con relación a las demás vías, circunstancia que no exige la formación de compañías muy fuertes, a las cuales la mayoría de los capitalistas no está acostumbrada aún; por la rapidez de su construcción; y en fin, porque el gran tráfico y movimiento comercial en ferrocarriles de interés local no es de esperarse aún, según lo demuestran algunos de los ferrocarriles construidos, que sólo hacen un pequeño número de viajes por mes, y es obvio que un ferrocarril de vía angosta que trabaje diariamente dará un rendimiento mejor y llenará el objeto de otro de vía más ancha cuya capacidad no le permita trabajar con continuidad. Por último, el ferrocarril de 0 m. 60 es el indicado para la colonización» (*).

(*) Estudio sobre los ferrocarriles de 0 m 60 por el Ingeniero Arturo Arcila.—Anales de Ingeniería.—Bogotá.—1912.

II

En los ferrocarriles construidos en Venezuela, que son todos de vía angosta, hay una gran variedad en los anchos de las diversas líneas; lo cual traerá naturalmente dificultades para el empalme de ellas, que ya se palpan en el trasbordo que se necesita hacer hoy entre las vías de La Guaira a Caracas y de Caracas a Valencia. Hacemos en seguida un resumen de las condiciones de nuestras vías, en lo que a este punto se refiere:

Anchos de las vías férreas existentes en Venezuela. *Número de kilómetros*

Trocha de 0 m 61 (2 pies ingleses).

Ferrocarril Bolívar.....	232,04
--------------------------	--------

Trocha de 0 m 91 (3 pies ingleses).

Ferrocarril de La Guaira a Caracas.....	36,65	
Ferrocarril de La Ceiba.	85,03	
Ferrocarril de Carenero.....	54,40	
Ferrocarril de La Vela a Coro.....	13,37	
Ferrocarril de Maiquetía a Macuto.....	7,00	196,45

Trocha de 1 metro.

Gran Ferrocarril del Táchira.....	120,00	
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.....	60,00	180,00

Trocha de 1 m 07 (3½ pies ingleses).

Gran Ferrocarril de Venezuela.....	178,90	
Ferrocarril Central de Venezuela.....	73,48	
Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia.....	54,75	
Ferrocarril de Guanta a Barcelona y Naricual..	36,41	343,54

Total Kms.	952,03	
-----------------	--------	--

Es de lamentarse que en algunos contratos se haya dejado a las empresas una libertad absoluta en esta materia, y que no se hubiese fijado con anterioridad un ancho uniforme, sobre todo para las líneas que pudieran empalmarse en lo futuro.

Es verdad que esto ha sucedido también en otros países, por ejemplo, en los Estados Unidos del Norte, donde fueron en su principio muy diferentes los anchos de las vías férreas; irre-

gularidad que ha provenido allí, en su mayor parte, de que las concesiones no han sido otorgadas por el Gobierno Federal sino por los de los Estados, lo cual hizo más difícil el establecimiento de un régimen uniforme (**).

Nuestra Ley actual de concesiones ferrocarrileras establece la trocha de 1 m 07, como tipo normal, seguramente porque es el más común en nuestras vías construidas; pero admite también que se construyan vías con un ancho entre rieles de 0 m 61, de 0 m 915 o de 1 m 435. Dadas las circunstancias del momento, en que hay ya construidos en el país como 350 kilómetros de la primera trocha, nos parece muy acertada semejante disposición legal; pero deberían concretarse las vías de importancia secundaria en las comarcas accidentadas al ancho de 0 m 61. La única objeción que pudiera hacerse en el particular es la escasa anchura de este tipo para el tráfico de animales grandes; mas, la experiencia ha demostrado que puede llevarse la anchura de los vehículos destinados a tales cargos hasta 1 m 80, que es la dimensión máxima adoptada para los coches de pasajeros en la misma vía, pudiendo por consiguiente adaptarse ella fácilmente al transporte de ganados con toda comodidad.

En cuanto a la trocha relativamente grande, de 1 m 435, la razón que ha tenido la ley para establecerla ha sido seguramente la de que puede ocurrir algún caso excepcional en que se requiera en nuestro territorio una gran capacidad de transporte a través de terrenos planos, por ejemplo, para la explotación de yacimientos minerales de alguna consideración. Esta distancia entre rieles, que se separa de los ferrocarriles llamados *de vía angosta*, es el tipo normal en los Estados Unidos, en el Canadá y en casi todos los otros países, con excepción de España, Portugal y Rusia, que han adoptado vías más anchas; corresponde a 4 pies 8½ pulgadas inglesas y equivale, casi exactamente, a la vía normal francesa de 1 m 45. Aunque de costoso establecimiento, sobre todo en terrenos montañosos, su gran capacidad le permite efectuar los trasportes a precios reducidos; teniendo además la ventaja de que, por haber sido adaptada en casi todo el mundo como patrón para los ferrocarriles de trasportes pesados, el material, los repuestos y los útiles necesarios para su construcción y funcionamiento pueden obtenerse siempre rápidamente en todas las fábricas, sin necesidad de las demoras inherentes a toda orden o pedido especial.

(**) *Les Chemins de fer en Amérique.* — Lavoinne & Pontzen. — Tomo I.

III

Las concesiones y franquicias otorgadas en Venezuela a las empresas ferrocarrileras para favorecer su establecimiento en el país han sido acostumbradas generalmente para el caso, a saber:

1. Garantía de intereses sobre los capitales empleados.
2. Contribución del Gobierno a la formación de los capitales necesarios para la construcción y equipo de las líneas, mediante la entrega de bonos o acciones de las empresas respectivas.
3. Subvención del Gobierno *a fondo perdido*, esto es, sin la entrega correspondiente de bonos o acciones.
4. Cesión de terrenos baldíos.
5. Otorgamiento de privilegios por cierto número de años.
6. Exoneración del pago de derechos aduaneros.
7. Exoneración del pago de impuestos en general.
8. Derecho a tomar de los bosques nacionales la madera necesaria para la construcción y conservación de las líneas férreas.
9. Derecho a tomar de los terrenos de propiedad nacional los materiales necesarios para la construcción y conservación de las líneas.
10. Derecho de propiedad de las minas que descubran las empresas en el trayecto de sus ferrocarriles.
11. Permiso para construir líneas telegráficas o telefónicas para el servicio de las empresas.
12. Exención del servicio militar en favor de los empleados venezolanos ocupados en las mismas empresas.
13. Derecho a utilizar las caídas de agua de los ríos de propiedad nacional para la producción de potencia motriz.
14. Derecho a expropiar los terrenos de propiedad particular, de conformidad con la Ley.

Sólo algunas de estas concesiones y franquicias han sido separadas simultáneamente en todos los contratos. Para poner en evidencia nuestras observaciones con la mayor claridad posible, vamos a analizarlas separadamente.

1.—Garantía de intereses sobre los capitales empleados.

Esta cláusula ha constituido la causa principal de las dificultades financieras que sobrevinieron al país por motivo de los contratos de ferrocarriles, y a las cuales hemos aludido en el curso del presente estudio; de tal modo que nuestra Ley actual de

concesiones ferrocarrileras de 4 de junio de 1918, en su artículo 3º, prohíbe de manera terminante semejante concesión.

Aunque este sistema existe en muchas naciones debidamente organizadas, su desastroso resultado en Venezuela se debió principalmente a que dichos contratos fueron otorgados con frecuencia, no a empresas serias capaces de llevar a cabo directamente las obras, sino como regalías del poder a intermediarios o favoritos, de donde resultó que, en muchas ocasiones, se otorgase la garantía sencillamente sobre los capitales que se invirtiesen, sin determinar su monto ni establecer reglamentación alguna en el particular, y aun sin una idea clara en el momento del costo que dichas obras habrían de tener; y en otras, se fijasen valores exagerados a los capitales garantizados, con grave perjuicio para la Nación.

Para comprobar esta última aseveración, anotamos aquí las cifras siguientes:

Valor kilométrico asignado a nuestros
ferrocarriles para el cálculo del interés
garantizado.

Gran Ferrocarril de Venezuela:			
Sección de Caracas a Cagua.	₡ 12.800	o sean	Bs. 323.200
Gran Ferrocarril de Venezuela:			
Sección de Cagua a Valencia.	« 11.000	«	« 277.750
Ferrocarril de Puerto Cabello a			
Valencia	« 15.000	«	« 375.000
Ferrocarril Central de Venezuela:			
Sección de Caracas a Santa			
Lucía	« 20.000	«	« 500.000
Ferrocarril Central de Venezuela:			
Sección de Santa Lucía a Va-			
lencia	« 11.000	«	« 277.750
Ferrocarril Bolívar: Sección de			
El Hacha a Barquisimeto..	« 6.215	«	« 156.900
Ferrocarril de Santa Bárbara a			
El Vigía	« 11.860	«	« 300.000
Ferrocarril de Carenero	« 2.700	«	« 68.000
Ferrocarril de Guanta: Sección			
de Guanta a Barcelona . . .	« 4.000	«	« 100.000
Ferrocarril de Guanta: Sección			
de Barcelona a Naricual . .	« 5.000	«	« 125.000

En la República de Colombia, país que, como se sabe, es sumamente montañoso, la Ley de concesiones ferrocarrileras de 26 de diciembre de 1892 fijó, para los efectos del cálculo de la

garantía que allá fué también hasta de 7% anual, la cantidad de 30.000 pesos colombianos oro, como valor máximo de cada kilómetro de vía que se entregase al servicio público, cantidad equivalente en bolívares a Bs. 151.320 (*).

Los precios kilométricos fijados en Venezuela fueron, pues, por lo general, exagerados. Es verdad que en el Gran Ferrocarril de Venezuela, por ejemplo, el costo de los 32 kilómetros más difíciles de la obra alcanzó a Bs. 640.000 por kilómetro, sin incluir el material rodante, y que una circunstancia análoga ocurrió en el Ferrocarril Central; pero debemos advertir que en la construcción de estos ferrocarriles, relativamente lujosos y de trocha de 1 m 07, este costo excepcional debió compensarse con el de los trayectos de menor trabajo, aun en la misma región montañosa, de modo a llegar a un promedio muy inferior.

Nuestra Ley de 19 de octubre de 1883, por la cual se garantizó hasta el 7% de rendimiento anual a los capitales que se invirtiesen en Venezuela en la construcción de ferrocarriles, fué sumamente deficiente, por no contener regla alguna o procedimientos adecuados para fijar en cada caso el monto de los capitales garantizados, y también, por no haber establecido una fiscalización eficaz del régimen administrativo de las empresas favorecidas con esta concesión, ya que, como se comprende, el Gobierno estaba especialmente interesado en su buena marcha y en el incremento de sus rendimientos. Esta deficiencia ocasionó cuantiosos perjuicios a la Nación, y dió lugar a frecuentes controversias entre el Gobierno Nacional y las mencionadas empresas, las cuales, amparadas como se hallaban por la garantía, no se cuidaban mucho de hacer economías en la administración de las obras, y en ocasiones, gravando los productos brutos del tráfico con gastos que no correspondían propiamente al ramo de la explotación, producían naturalmente la merma de las utilidades líquidas y el aumento consiguiente del gravamen que pesaba sobre el país.

Hubo de surgir, pues, en la práctica, el tan debatido asunto de fijar clara y precisamente cuáles erogaciones eran las que debían ser consideradas como *gastos de explotación* en la administración de una empresa de esta índole, favorecida con la garantía del Gobierno, y cuáles correspondía a la cuenta de capital. Como la Ley no se ocupó de asunto tan primordial, la Nación se atuvo en definitiva, en el particular, al criterio del Juez Frank Plumley, super-árbitro de la Comisión mixta anglo-venezolana reu-

(*) El peso colombiano-oro equivale a la quinta parte de una libra esterlina, es decir, a Bs. 5.044.

nida en Caracas en 1903, quien estudió la cuestión detenidamente a la luz de los principios adoptados por la generalidad de las empresas ferroviarias del mundo; habiéndose llegado al siguiente enunciado fundamental: *deben considerarse como gastos de explotación todos aquéllos que sean necesarios para hacer funcionar las empresas, suponiendo la obra debidamente construida y equipada; siendo por cuenta de la compañía, esto es, del capital, todos los demás gastos que se hagan en beneficio de la conservación de éste.*

Para obviar estos inconvenientes, la Ley de Concesiones Ferrocarrileras de la República de Colombia, arriba citada, estableció que en cada contrato se estipulase el máximum a que podían ascender los gastos de explotación, a fin de que, rebajados éstos de los productos brutos, pudiese determinarse fácilmente la cantidad que debía pagar el Gobierno para completar el interés garantizado; y en la República Argentina quedó aceptado para el ferrocarril trasandino, que los gastos no podrían exceder del 50 o del 55% del total de dichos productos.

Otro punto que no se previó en la Ley de 1883, fué el caso de que el ferrocarril llegase a producir posteriormente más del 7% de rendimiento anual. Aunque, según los datos estadísticos que hemos expuesto en estas líneas, el caso ha ocurrido muy rara vez, ha debido preverse, adoptando al efecto alguna disposición análoga a la establecida en la República Argentina, a saber: que se destine el exceso, a lo menos en parte, a reintegrar al Gobierno Nacional de lo que éste hubiese pagado anteriormente por razón de la garantía, durante el tiempo en que la empresa no produjo aquella rata de intereses.

Un defecto capital de nuestros contratos en el particular fué el largo período de su duración, 99 años, durante la cual debía quedar vigente el interés garantizado. Fué evidentemente una concesión muy onerosa para el país. En la República Argentina llegó a establecerse para el caso un período de sólo veinte años; y en Colombia se fijó el mismo lapso, estipulándose además, que si en el curso de este lapso la empresa producía en tres años consecutivos la rata del interés garantizado, quedaría de hecho cancelada la obligación del Gobierno, cualquiera que fuese el producto del ferrocarril en los años siguientes.

Tales son nuestras observaciones principales en lo relativo a la garantía del 7%, la cual, con muy buen acierto, ha quedado suprimida en nuestra Legislación. Era un compromiso peligroso, por no ser fácil medir su alcance desde el acto de la concesión.

2.—*Contribución del Gobierno a la formación de los capitales necesarios para la construcción y equipo de las líneas, mediante la entrega de bonos o acciones de las empresas respectivas.*

Es ésta, en nuestro concepto, la forma de protección pecuniaria más conveniente a los intereses del país y menos expuesta a dificultades en su ejecución, pues, desde el primer momento, sabe la Nación con seguridad y exactitud, la magnitud del compromiso que contrae, y puede otorgarlo o no, según el estado de sus finanzas, sin que constituya en lo porvenir una amenaza para el Fisco, como sucede con el interés garantizado. Tiene, además, el sistema la ventaja de que, en retribución del dinero erogado, se perciben en favor de la Nación títulos de la respectiva empresa, a más de los beneficios directos que recibe la comunidad por la construcción de la vía férrea, a saber: la mayor valorización de la propiedad, el desarrollo de las industrias y el incremento consiguiente de la riqueza pública.

No se dictó en Venezuela ninguna ley especial para el caso; sin embargo, fué establecido el sistema en los contratos siguientes:

Contribución de la Nación:

Ferrocarril de Caracas a La Guaira:	33 %	del capital de la empresa
Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia.....	20	“ “ “ “ “
Ferrocarril Central de Venezuela	25	“ “ “ “ “
Ferrocarril Bolívar: Sección de El Hacha a Barquisimeto:	20	“ “ “ “ “
Ferrocarril de Sabana de Mendoza a Valera	20	“ “ “ “ “
Gran Ferrocarril de Venezuela:		
Bs. 1.800.000.....	Valor de la sección de Caracas a Antímano.	

Cabe aquí la misma observación que hemos hecho anteriormente al tratar de la garantía: el excesivo costo fijado a los ferrocarriles, lo cual, a tiempo que aumentaba la contribución que que correspondía afrontar al Gobierno, producía naturalmente en el mercado la depreciación de los títulos correspondientes. Las cifras siguientes dan cuenta de esta circunstancia:

Ferrocarriles	Contribución del Gobierno Nacional	Capital de la Compañía	Costo kilomé- trico medio del ferrocarril
Ferrocarril de Caracas a La Guaira (*)	Bs. 4.000.000	Bs. 18.180.000	Bs. 496.000
Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia.....	4.000.000	20.200.000	375.000
Ferrocarril Central de Venezuela, Caracas a Santa Lucía.....	6 312.500	25.250.000	500.000
Ferrocarril de El Hacha a Barquisimeto	2.769.285	13.846.000	156.900
Gran Ferrocarril de Venezuela.— Caracas a Cagua.	1.800 000	35.228.800	323.200

Un error cometido al estipular esta concesión en los contratos fué el de aceptar simples acciones ordinarias en retribución del aporte del Gobierno Nacional; tal fué el caso del Ferrocarril de Caracas a La Guaira, del Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia, del Ferrocarril Central y del Ferrocarril Bolívar. Es sabido que las empresas ferroviarias se constituyen muchas veces con capitales ficticios en acciones ordinarias, que alcanzan, a lo menos al principio, muy poco valor en el mercado, y que se distribuyen entre los promotores de las empresas. El verdadero capital en dinero, el que se emplea en la realización de las obras, se obtiene luego por hipoteca de todas las pertenencias de las compañías, a favor de capitalistas que afrontan su dinero en cambio de bonos hipotecarios que se emiten al efecto; bonos éstos cuyo servicio se hace preferentemente con los productos líquidos de la explotación, atendiéndose en segundo término a los intereses de las acciones ordinarias, si alcanzaren para ello dichos productos. Así, pues, la Nación, que contribuyó con sus recursos en efectivo a la realización de los ferrocarriles nombrados, no recibió en cambio bonos hipotecarios, como los demás capitalistas, sino acciones ordinarias; proceder verdaderamente inexplicable, que situó a Venezuela en condiciones de inferioridad con respecto a los otros contribuyentes.

Al constituirse la Nación en copropietaria de las empresas ferroviarias, tenía derecho naturalmente a percibir los dividendos o productos que devengasen los títulos correspondientes a esta participación; lo cual, sin embargo, no pudo llegar a tener un

(*) El capital necesario para la construcción de este ferrocarril fué apreciado al principio en la cantidad de Bs. 12.000.000, del cual el Gobierno Nacional y otras entidades suscribieron la tercera parte, esto es, Bs. 4.000.000.

resultado práctico, por motivo de los escasos rendimientos de las empresas y por haber sido traspasados dichos títulos a compañías similares, en pagos de deudas de la misma índole.

Fuera de los casos en referencia, el único ferrocarril, de los realizados de Venezuela, que se obligó a dar alguna participación de sus utilidades en favor de las rentas nacionales, fué el Gran Ferrocarril del Táchira, a pesar de que esta empresa no obtuvo del Gobierno ninguna contribución pecuniaria. Por contrato de 31 de diciembre de 1892, ella se obligó a pagar anualmente al Tesoro público el 5% del producto líquido de la explotación, conforme lo disponía el Decreto Ejecutivo de concesiones ferrocarrileras de 30 de noviembre del mismo año. Esta obligación fué cancelada en 1913, en cambio del compromiso de la compañía de prolongar su línea, desde La Urcá hasta el sitio conocido con el nombre de *Cara de perro*, donde fué erigida luego la estación terminal, quedando así enlazada esta vía con la Carretera central del Táchira.

No existe hoy en nuestra legislación ley alguna que prescriba o autorice la participación del Gobierno Nacional en la formación de los capitales necesarios para la construcción de ferrocarriles; sin embargo, la Ley actual de concesiones ferrocarrileras, vigente desde 1918, no la prohíbe expresamente, como lo hace con el compromiso de garantizar los intereses, por lo cual creemos que no habría inconveniente en ponerla en práctica, siempre que el Ejecutivo Federal la considere posible y oportuna.

3.—Subvención del Gobierno a fondo perdido, esto es, sin la entrega correspondiente de bonos y acciones.

Entre las prestaciones pecuniarias que se acostumbra otorgar a los ferrocarriles, ocupa este sistema un lugar intermediario, en lo que se refiere a la conveniencia del país: superior al compromiso de garantizar intereses sobre los capitales empleados, por la eventualidad que envuelve esta obligación, es inferior al sistema de contribuir a la formación de estos capitales, por obtenerse entonces, en cambio, títulos o acciones que representan algún valor.

Sólo dos casos de esta especie de protección podemos mencionar en las negociaciones que analizamos: el del ferrocarril de Carenero, que fué subvencionado con la cantidad de Bs. 100.000 por una sola vez; y el del ferrocarril de La Vela a Coro, acerca del cual se estipuló la subvención de Bs. 20.000 por la construcción de cada kilómetro de vía.

La evolución de nuestras leyes, en lo concerniente a este punto, ha sido la siguiente: el decreto ejecutivo de 1892 prohibió terminantemente que el Gobierno de la República contribuyese con capital alguno a la construcción de ferrocarriles, ni garantizase intereses sobre los capitales invertidos en dichas obras. Comenzándose a apreciar entonces en el país el desastre financiero producido por motivo de los contratos ferrocarrileros, fué este decreto una verdadera reacción contra el régimen anterior, inspirada en la necesidad de poner un cese infranqueable a aquella multitud de contratos que amenazaban llevar la Hacienda nacional a una bancarrota inmediata. Pero sucedió en aquella época lo que ocurre con frecuencia en toda reacción: que se traspasaron los límites racionales y, en consecuencia, que no se construyó en el país ni un solo kilómetro de vía férrea bajo el régimen del decreto mencionado.

Conjurada luego la crisis fiscal a que nos referimos, los legisladores de Venezuela volvieron sobre sus pasos y dictaron la Ley de concesiones ferrocarrileras de 27 de mayo de 1896, la cual estableció en su artículo 59, que el Gobierno de la República podría contribuir a la construcción de los ferrocarriles que, a juicio del Ejecutivo Federal, fuesen declarados de utilidad pública, con la entrega de subvenciones en oro, que no debían exceder de los siguientes tipos:

Clases de concesiones	<i>Tipos de subvenciones por kilómetro de vía</i>		
	En terrenos planos	En terrenos algo quebrados, pantanosos o que requieran obras de arte.	En terrenos de montaña
Concesiones de ferrocarriles, cuya propiedad será de las empresas respectivas, a perpetuidad.....	Bs. 10.000	Bs. 20.000	Bs. 30.000
Concesiones por 75 años, después de los cuales pasarán las empresas a ser de propiedad nacional	20.000	40 000	60.000

Se ve aquí la tendencia de la Ley a favorecer a las empresas ferrocarrileras que debieran llegar a ser algún día de propiedad nacional, lo que es indudablemente muy recomendable.

Más tarde, la Ley de concesiones ferrocarrileras dictada en el año siguiente, el 31 de mayo de 1897, conservó sustancial-

mente la misma cláusula y los mismos tipos de subvenciones aquí especificados; pero asignó los primeros a los ferrocarriles llamados en la nueva *Ley vías provisorias*, es decir, de 0 m 75 de ancho entre rieles, y los segundos, a los ferrocarriles llamados en la misma *vías definitivas*, de 1 m 07 de trocha.

Tales disposiciones fueron suprimidas en la Ley que siguió a esta última, dictada con fecha 13 de junio de 1912, así como también en la siguiente, de 12 de junio de 1917, y en la de 4 de junio de 1918, hoy vigente; pero, como lo hemos dicho antes, no estando la subvención expresamente prohibida por la Ley, ella podría ser acordada, caso de que el Ejecutivo Federal la considerase conveniente.

En Colombia se dispuso que podría subvencionarse la construcción de cada kilómetro de ferrocarril hasta con la cantidad de 10.000 pesos colombianos, oro, pagadera en bonos a la par, los cuales, devengando el interés de 6% anual, serían amortizados con el 10% del producto bruto de todas las aduanas de la República; bien entendido que ese 10% es la única cuota parte de los productos de las aduanas destinada al objeto, de suerte que todos los bonos que se expidiesen para subvencionar a los ferrocarriles gravitasen sobre el mismo fondo de amortización, a saber, la décima parte de la renta aduanera.

4.—*Cesión de terrenos baldíos.*

Se usan dos formas para el otorgamiento de esta concesión: una referente a los terrenos baldíos necesarios para la colocación de la vía y para la construcción de sus estaciones, almacenes y demás dependencias; y otra referente a los terrenos baldíos que se encuentren a uno y otro lado, los cuales se ceden, para propósitos agrícolas o de colonización, con mayor o menor amplitud, según la importancia del ferrocarril. En Venezuela no se siguió al principio plan alguno en el asunto, según se desprende de la siguiente especificación que extractamos de las concesiones otorgadas:

	Cesión de terrenos baldíos
Ferrocarril de Caracas a La Guaira.	150 metros a ambos lados de la línea férrea.
Gran Ferrocarril de Venezuela.....	500 metros a ambos lados de la línea férrea; y si no los hubiese en el trayecto, la empresa podrá escoger los metros equivalentes en cualesquiera otros terrenos baldíos de la República.

Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia	150 metros a ambos lados de la línea férrea.
Ferrocarril Bolívar.—El Hacha a Barquisimeto	150 metros a ambos lados de la línea férrea.
Ferrocarril Bolívar.—Ramal a San Felipe.....	Faja de 60 metros de anchura y los terrenos que fueren necesarios para los desvíos, estaciones, oficinas y depósitos; y además, 100 hectáreas por kilómetro, a lo largo del ferrocarril.
Gran Ferrocarril del Táchira.....	Los terrenos que se necesiten para la colocación de la vía y para sus estaciones, oficinas y depósitos.
Ferrocarril de La Ceiba a Sabana de Mendoza.....	Porciones a ambos lados de la línea y en toda su extensión, alternadas, de 1.000 metros de frente hacia la vía y 500 metros de fondo.
Ferrocarril de Sabana de Mendoza a Valera.....	Faja de 1.000 metros de anchura, a ambos de la vía.
Ferrocarril Central de Venezuela..	Los terrenos necesarios para la construcción y anexidades de la vía; y además, 500 metros a cada lado de la línea férrea, a lo largo de su desarrollo.
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.....	500 metros a cada lado de la vía.
Ferrocarril de Carenero.....	500 metros a cada lado de la vía.
Ferrocarril de La Vela a Coro.....	Los terrenos necesarios para la construcción de la vía y de sus estaciones, almacenes y depósitos.

Posteriormente se ha estudiado mejor la materia y se ha dado a las concesiones la debida uniformidad, hasta llegar a la Ley actual, que contiene reglas precisas en el particular. Las extractamos en seguida:

Para la colocación de la línea férrea y de sus estaciones, oficinas y depósitos se puede asignar una faja que no exceda de 60 metros de anchura total, 30 metros a cada lado del eje de la vía; y además, podrá concederse mayor cantidad de terrenos baldíos, a uno y otro lado de la línea férrea, según la importancia de ésta, en lotes alternados, de modo a dejar un lote baldío igual a los lotes adyacentes que se ceden a la empresa. Para esta segunda concesión se fija un máximo de 50 hectáreas por cada kilómetro de vía; a menos que la empresa sea también colonizadora, en cuyo caso este máximo podrá llegar a ser hasta de 100 hectáreas por kilómetro. (*)

Es entendido que los lotes a que se refiere la Ley no se asignarán sino en los trayectos de la vía férrea donde hubiere

(*) La Ley colombiana de 1892 autoriza a llevar esta concesión en aquel país hasta 300 hectáreas por cada kilómetro de vía.

terrenos baldíos adyacentes a dicha vía; y que esta concesión no es *acumulativa*, esto es, que si alguna sección de línea estuviere desprovista de terrenos baldíos adyacentes, no podrá tomarse en otra parte el equivalente de los lotes que hubieran podido corresponder a aquella sección.

Por supuesto, que en todas estas cesiones de terrenos baldíos, deben exceptuarse expresamente todos aquéllos que sean inalienables. Según la Ley de Tierras Baldías y Ejidos están en este caso las siguientes:

19 Los terrenos baldíos cubiertos de bosques cuya conservación sea de interés público para evitar que se aminoren las fuentes, los que contengan maderas preciosas en cantidad apreciable, los que estén cubiertos de árboles de caucho, purguo, sarrapia, pendare, aceite y otros que suministren productos naturales explotables.

20 Los terrenos que estén a inmediaciones de las salinas hasta $2\frac{1}{2}$ kilómetros, a las orillas del mar hasta 500 metros, a las riberas de los lagos que tengan comunicación con el mar y de los ríos navegables hasta 200 metros.

30 Las tierras baldías existentes en las islas marítimas y fluviales de la República.

Sin embargo, según el artículo 40 de la ley vigente de concesiones ferrocarrileras, el Ejecutivo Federal podrá conceder a los contratistas de ferrocarriles, cuando lo juzgue conveniente o necesario, simples permisos de paso por estos terrenos, sin que ello envuelva transmisión de dominio. Tal se ha concedido recientemente para el paso de vías férreas a través de terrenos contiguos a la orilla del mar.

Al concluir el estudio y consideración de este asunto, no tenemos observación alguna de importancia que hacer en el particular a las disposiciones actuales de nuestras leyes. Las conceptuamos enteramente ajustadas a la conveniencia de la Nación y a la práctica y principios que rigen generalmente en otros países sobre la materia. Apenas nos permitimos insinuar la idea de ampliar algo más la concesión de que se trata, correspondiente a cada kilómetro de vía férrea construida, ya que poseemos en nuestro territorio una inmensa extensión de terrenos baldíos, por el momento sin aplicación alguna. Quizás pudiera llegarse al tipo adoptado en la República de Colombia, de 300 hectáreas por cada kilómetro de vía.

5.—*Otorgamiento de privilegios por cierto número de años.*

Es una concesión muy natural para proteger los capitales invertidos en empresas nuevas, librándolas de toda competencia en sus comienzos, ya que entonces ellas tienen que luchar también con las industrias del transporte preexistentes; pero, como en todo monopolio, debe limitarse el lapso que se fije al efecto a lo estrictamente necesario.

Las condiciones establecidas en los contratos primitivos de nuestros ferrocarriles, en lo que a este punto se refiere, fueron las siguientes :

Ferrocarriles	Duración del contrato o del privilegio	Propiedad del ferrocarril a favor de la respectiva Empresa
Ferrocarril de Caracas a La Guaira	99 años	A perpetuidad.
Gran Ferrocarril de Venezuela..	99 "	" "
Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia.....	99 "	" "
Ferrocarril Bolívar: Tucacas a El Hacha.....	40 "	" "
Ferrocarril Bolívar: El Hacha a Barquisimeto.....	99 "	" "
Ferrocarril Bolívar: Ramal a San Felipe.....	40 "	" "
Gran Ferrocarril del Táchira.....	90 "	" "
Ferrocarril de La Ceiba a Sabana de Mendoza.....	25 "	Durante 80 años, pasados los cuales la empresa pasará a ser propiedad de la Nación.
Ferrocarril de Sabana de Mendoza a Valera.....	99 "	A perpetuidad.
Ferrocarril Central de Venezuela..	99 "	Terminado este lapso, pasará la empresa a ser propiedad de la Nación.
Ferrocarril de Carenero.....	99 "	Terminado este lapso, pasará la empresa a ser propiedad de la Nación.
Ferrocarril de Guanta a Barcelona y Naricual.....	99 "	Terminado este lapso, pasará la empresa a ser propiedad de la Nación.
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.....	99 "	Terminado este lapso, pasará la empresa a ser propiedad de la Nación.
Ferrocarril de La Vela a Coro.....	25 "	A perpetuidad.
Ferrocarril de Maiquetía a Macuto	—	" "

Como se ve, sin adoptarse regla alguna, se ha establecido que la propiedad de las empresas pase a ser de la Nación al

terminar la duración del contrato, en algunos casos, y en otros, que esta propiedad sea a perpetuidad de la respectiva compañía. Lo natural habría sido establecer alguna diferencia entre el caso de no haber prestación alguna de dinero por parte del Gobierno, en el cual por lo general parécenos procedente la propiedad de la compañía a perpetuidad, y los casos de estipularse dicha prestación, bien bajo la forma de intereses garantizados, o de simple subvención, o de contribución a la formación de los capitales necesarios, casos en los cuales, sobre todo en los dos primeros, pasaría la empresa a ser propiedad de la Nación, al transcurrir cierto lapso de tiempo que se fijaría de antemano. Es una cuestión que requiere detenido estudio.

Evidentemente, es excesiva la duración de 99 años para los contratos o privilegios. Nuestra ley actual fija sólo 40 años para la duración de los últimos; y se ha abolido la cláusula de que las vías, transcurrido el lapso fijado, entren a ser del dominio de la Nación, seguramente por no acostumbrarse ahora contribuir con dinero a la construcción de los ferrocarriles ni subvencionarlos, y porque la Ley prohíbe garantizar intereses sobre sus capitales.

Es interesante conocer la organización que se ha dado en Colombia a esta parte de las concesiones. El privilegio se concede allí hasta por 50 años. Expirado éste, el concesionario tendrá el derecho de usufructuar el ferrocarril por 25 años, durante los cuales, el Gobierno podrá comprar la empresa por el precio que fijen peritos avaluadores, nombrados al efecto. Si transcurre este lapso sin que el Gobierno compre, el concesionario seguirá usufructuando el ferrocarril por 25 años más; y durante los últimos 24 años de usufructo, el Gobierno podrá comprar por la mitad del precio fijado por los peritos. Al terminar la época del usufructo, el ferrocarril, con todas sus anexidades y dependencias, todo en buen estado de servicio, pasa a ser propiedad del Gobierno sin indemnización alguna a favor del concesionario. Es del caso recordar aquí que en aquella República la Ley establece expresamente que se pueda subvencionar los ferrocarriles hasta con la cantidad de 10.000 pesos oro por kilómetro, o bien, garantizar los intereses de un capital hasta de 30.000 pesos oro, por cada kilómetro de vía.

La Ley de Ferrocarriles de la República de México, dictada en 1899 por Porfirio Díaz, establece a este respecto las siguientes prescripciones: «Las concesiones de las líneas de ferrocarril se otorgarán por un término que no excederá de 99

años. Al término de la concesión, el ferrocarril con todos sus terrenos, estaciones, muelles de carga y descarga, almacenes, talleres y dependencias, pasará, en buen estado y libre de todo gravamen, al dominio de la Nación; pero el Gobierno deberá comprar el material rodante, útiles, muebles y enseres que sean necesarios para continuar la explotación del camino, con obligación de pagar al contado el precio que al expresado material, útiles y enseres fijaren peritos, nombrados uno por cada parte y un tercero para el caso de discordia. El Gobierno podrá disponer de los productos del ferrocarril durante los cinco años que precedan a la fecha de la reversión, para invertirlo en la línea y sus dependencias, en el caso de que la Compañía no dé paso a cumplir con la condición de entregar dichas propiedades en buen estado. Ninguna concesión de ferrocarril constituye monopolio a favor del concesionario, pero se podrá otorgar en las concesiones que, durante diez años, no se hará otra concesión para construir una línea paralela, en todo o en parte, a la ya concedida, dentro de una zona de la anchura que se fije, a ambos lados de la vía, o que no se concederán subvenciones o exenciones de impuestos u otras franquicias, a las líneas para cuya construcción, dentro de dicha zona, se haga una concesión».

Consideramos oportuno consignar aquí, por lo precisa y terminante, la definición que del *privilegio* de nuestra Ley actual de concesiones ferrocarrileras: consiste en que el Ejecutivo Federal no podrá conceder, por el término de 40 años, como máximo, la facultad de construir líneas férreas o cables aéreos de transporte que puedan hacer competencia a la vía contratada, dentro de una zona cuyo ancho se fijará también en cada caso, y que no podrá exceder de 40 kilómetros contados a razón de 20 kilómetros a cada lado del eje de la vía; haciéndose constar expresamente en los contratos, que la zona en referencia podrá ser atravesada o cortada en cualquiera dirección por otro u otros ferrocarriles o por cables aéreos que no liguén entre sí los mismos extremos o estaciones intermedias de aquél a que se refiere el contrato. Pueden también establecerse en dicha zona las vías férreas que sean necesarias para el servicio exclusivo de concesiones mineras y que se establezcan de conformidad con la Ley de la materia.

6.—*Exoneración del pago de derechos aduaneros.*

Esta concesión, que se acostumbra otorgar a toda obra de progreso y de utilidad pública, se ha prestado, en el caso de

nuestros contratos de ferrocarriles, a frecuentes discusiones, que han recaído, unas, sobre la calidad de los efectos importados, y otras, sobre la cantidad de ellos.

En cuanto a la primera, las mismas cláusulas contractuales permiten fijar un criterio claro en el particular; en efecto, la generalidad de estas cláusulas establecen que los efectos favorecidos con la exención deben ser *necesarios* para la construcción, explotación o manejo del respectivo ferrocarril. Ahora bien, ¿cuáles son los efectos cuya importación en Venezuela puede considerarse *necesaria* para el destino indicado? Consideramos que pudiera adoptarse la nómina siguiente:

Rieles, eclisas, tuercas, clavos, tornillos, placas, cojinetes y demás accesorios para enrielado.

Durmientes metálicos.

Cambios, desvíos y cruzamientos, con todos sus accesorios.

Piezas para puentes.

Cabillas y demás materiales metálicos para obras de concreto armado.

Edificios para estaciones, talleres y almacenes, herramientas para su montura y los materiales necesarios para su construcción, que no se produzcan en el país en condiciones aceptables.

Señales.

Placas giratorias.

Grúas para el servicio de las vías férreas.

Martinetes.

Estanques metálicos y las tuberías necesarias para las estaciones de agua.

Romanas.

Instrumentos de ingeniería, artículos de escritorio y elementos de dibujo.

Material eléctrico y carburo de calcio, cuando las empresas usaren en sus instalaciones el alumbrado por luz eléctrica o el de acetileno, respectivamente.

Locomotoras y vehículos de toda especie para el servicio de las vías férreas; piezas de repuesto, materiales y accesorios para los mismos; linternas para uso de los trenes, estaciones, etc.

Herramientas para efectuar movimientos de tierra, y cuya importación esté gravada por nuestro arancel, a saber: barras

de hierro, acero en barras para chompas y chompines, carros, carretillas, material fijo y rodante para vías portátiles, utensilios de herrería.

Maquinarias y herramientas para talleres de carpintería y de herrería.

Explosivos y sus accesorios; debiendo observarse que la importación de sustancias explosivas, excepto la pólvora común, requiere además el cumplimiento de las formalidades establecidas en el Decreto Ejecutivo de 4 de junio de 1914.

Grafito y grasas lubricantes.

Materiales para la construcción y conservación de las líneas telegráficas o telefónicas de las empresas, tales como: alambre de hierro galvanizado, aisladores, postes de madera o de hierro, espigas y crucetas, baterías, aparatos telegráficos y telefónicos.

Si la vía fuere de tracción eléctrica: las líneas de transmisión, los postes, los aparatos eléctricos y las máquinas y accesorios que fueren necesarios.

Y en general, todos los materiales y demás efectos que, siendo indispensables a la empresa de que se trate, no se produzcan en el país, ya que, si se produjesen, no sería necesaria su importación del exterior. Debieran aceptarse, sin embargo, algunas excepciones, ya que los efectos de producción nacional podrían ser de inferior calidad o más costosos que sus similares extranjeros.

Al formular esta nómina, lo hacemos sólo para establecer alguna norma o guía en la materia, pues consideramos que ésta debiera tratarse por parte del Gobierno nacional con un espíritu amplio y liberal. En efecto, además de la disposición, contenida en nuestra Ley actual de concesiones ferrocarrileras, de que esta franquicia habrá de caducar si llega a comprobarse que alguno o algunos de los objetos exonerados han sido destinados a usos extraños a la empresa importadora, sin permiso expreso del Ministerio de Obras Públicas, los reglamentos disponen, como regla general, la prohibición de vender dichos objetos al público; de tal modo que quien tuviere interés en comprar alguno de ellos tendría que pedir al Ministerio mencionado la autorización correspondiente, exponiendo la necesidad que tiene del artículo y la circunstancia de no poder proveerse de él en el comercio y comprometiéndose además a pagar los derechos de la mercancía. No tendría, pues, que temer el Fisco perjuicio alguno por este respecto.

Ahora, en cuanto a la cantidad de efectos que una empresa necesite importar anualmente para su servicio, no es

posible establecer regla alguna. Se requiere una apreciación especial de cada caso, teniendo en cuenta el movimiento del ferrocarril y sus necesidades.

La duración de esta franquicia fué generalmente de 99 años en los contratos de que nos ocupamos. La Ley actual limita este lapso a los primeros 25 años de la concesión, lo que conceptuamos suficiente.

7.—Exoneración del pago de impuestos en general.

La amplitud en la redacción de esta franquicia, otorgada en los contratos primitivos de nuestros ferrocarriles, ha dado ocasión a que las compañías se hayan considerado exentas del pago de todos los impuestos de carácter general establecidos en el país, de lo cual se han originado algunas controversias entre el Gobierno Nacional y las referidas empresas. Consideramos que ha habido en esto un error de apreciación.

Como es sabido, los expresados impuestos, tales como el de estampillas, de papel sellado, de registro, los derechos aduaneros, consulares, de muelles, caleta, etc., no afectan en particular a ningún individuo o empresa, sino en general a ciertos actos, independientemente de la naturaleza de las personas que en ellos actúan; siendo de advertir que la observancia de estos impuestos es indispensable en muchos casos, aun para la validez legal del acto mismo. Pretender, pues la exoneración del pago de las referidas contribuciones equivaldría a poner en peligro la eficacia de dichos actos, por ejemplo, una hipoteca que no se registrase, un recibo que se extendiese sin las estampillas de ley, etc. Y esto es tan cierto que, cuando se ha querido exonerar a las empresas ferrocarrileras de pagos de esta naturaleza, se ha considerado necesario estipularlo expresamente en los contratos, a pesar de la existencia de aquella cláusula, como ha sucedido con los derechos aduaneros, de cuya exoneración gozan casi todas nuestras empresas ferroviarias; estipulación expresa que constituye por sí sola una evidente demostración de que los impuestos de carácter general no deben considerarse incluidos en la citada cláusula, a que aquí nos referimos, pues que de otro modo semejante estipulación sería completamente inútil.

Por lo tanto, la cláusula de exención de que se trata no puede referirse a estos impuestos de carácter general, necesarios a todo acto que se celebre en territorio venezolano, y que las mismas compañías deben estar interesadas en satisfacer para

la buena marcha de su administración. Aquella exoneración debe contraerse sólo a los impuestos que pudieran establecerse para gravar especialmente a dichas empresas en las industrias que ellas ejercen; así, respetando esta franquicia, no podría la Nación imponer una contribución o patente que gravase el transporte en ferrocarril entre Caracas y La Guaira, entre Caracas y Valencia, etc. Tal ha sido el criterio que ha privado en el particular en nuestra Ley actual de concesiones ferrocarrileras, según aparece claramente expresado en el artículo 36 de la misma; criterio que, en nuestro sentir, está enteramente ajustado a la razón y a la naturaleza de las cosas.

Disposición análoga rige en Colombia, donde la ley dice textualmente: *La Empresa y todas sus anexidades y dependencias estarán exentas del pago de las contribuciones o impuestos directos y de los extraordinarios.*

8.—*Derecho a tomar de los bosques nacionales la madera necesaria para la construcción y conservación de las líneas.*

Cuando se otorgó este derecho no existía en Venezuela la Ley actual de montes y aguas, de 27 de junio de 1921, la cual no previó el caso de esta concesión, pues que ella establece que la explotación de los bosques existentes en los terrenos baldíos no pueda hacerse sino mediante contratos que se celebren con el Ministerio de Fomento o de permisos expedidos por este Despacho, quedando sujeta la explotación al cumplimiento de ciertos requisitos que no se compadecen con la concesión tan amplia estampada en los contratos ferrocarrileros.

Es verdad que el artículo 35 de la citada Ley trata de los permisos llamados *accidentales*, que pueden ser otorgados gratuitamente por el Intendente de Tierras Baldías o por el Guardabosque correspondiente, previa autorización del Ministerio de Fomento; pero la concesión de que nos ocupamos no podría considerarse como accidental en muchas ocasiones, sobre todo cuando se refiere a la conservación de las líneas ferrocarrileras, caso en el que su duración será la de los contratos, esto es, de 99 años.

Aunque esta franquicia no ha tenido en la práctica importancia alguna, sería conveniente reglamentarla, ya que el caso no ha sido previsto, a fin de ponerla en armonía, en lo posible, con la Ley vigente de montes y aguas.

- 9.—*Derecho a tomar de los terrenos de propiedad nacional los materiales necesarios para la construcción y conservación de las líneas.*

Acerca de este punto, sería precedente repetir nuestras observaciones referentes al anterior.

- 10.—*Derecho de propiedad de las minas que descubran las empresas en el trayecto de sus ferrocarriles.*

Esta concesión fué establecida en muy pocos contratos; apenas recordamos el del Ferrocarril Bolívar, en su sección de El Hacha a Barquisimeto, y el del Ferrocarril de Carenero, en su prolongación hacia Altagracia de Orituco. Habiéndose estipulado en ambos que los concesionarios habían de cumplir las formalidades legales del caso, que son naturalmente las prescripciones de nuestras leyes de minas y de sus respectivos reglamentos, no tenemos observación alguna que hacer en el particular.

- 11.—*Permiso para construir líneas telegráficas o telefónicas para el servicio de las empresas.*

No figura este permiso entre las concesiones otorgadas en los contratos primitivos de nuestras vías férreas. En la Ley actual de concesiones ferrocarrileras está consignado en los términos siguientes: puede concederse en los contratos el permiso para construir líneas telegráficas o telefónicas para el servicio de las empresas, sujetándose a los reglamentos y prescripciones que haya dado o dé el Gobierno sobre el particular, y obligándose el concesionario a transmitir gratuitamente por sus líneas telegráficas o telefónicas, los despachos oficiales en caso de necesidad; en cambio, se concederá al contratista el uso gratuito de los telégrafos y teléfonos nacionales, ocasionalmente, en los asuntos relativos a la construcción y servicio del ferrocarril.

- 12.—*Exención del servicio militar en favor de los empleados venezolanos ocupados en las mismas empresas.*

Tampoco ha tenido esta concesión importancia alguna en la práctica; ella se halla consignada en casi todos los contratos, y últimamente ha sido limitada, en la Ley vigente de Concesiones ferrocarrileras, del modo siguiente: los empleados y

obreros venezolanos ocupados en las empresas ferrocarrileras no podrán ser llamados por ningún motivo al servicio de las armas, salvo en el caso de guerra internacional; pero si tienen el deber de ejercer, en los términos de la Ley, la policía armada en las demarcaciones de sus respectivas obras, cuantas veces lo requiera el orden público y de acuerdo con lo que al efecto disponga el Gobierno.

Por lo demás, nuestro Código militar actual, de 18 de abril de 1904, hace obligatorio el servicio de las armas, para todos los ciudadanos de Venezuela mayores de 21 años y menores de 50; y entre las excepciones especificadas en el artículo 38 del mismo, no aparecen incluidos los empleados y obreros de las empresas ferrocarrileras. Es ésta una falta de concordancia que debiera corregirse.

13.—*Derecho a utilizar las caídas de agua de los ríos de propiedad nacional para la producción de potencia motriz.*

No fué otorgada esta concesión en los contratos primitivos de nuestros ferrocarriles. Ha sido introducida recientemente en documentos de esta índole, a saber: en el contrato celebrado en 1910 con el señor P. F. Guerra, para la construcción de un ferrocarril entre el Orinoco y El Callao, ferrocarril que no fué llevado a cabo; en el contrato celebrado en 1912 con la Compañía del Ferrocarril Bolívar para la construcción de un ramal entre Palma Sola y San Felipe; y en el contrato celebrado en 1917 con la Caribbean Coal Company, para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de Los Castilletes y las concesiones mineras pertenecientes a la nombrada compañía en el Estado Zulia, el cual tampoco ha sido realizado.

Como la Ley actual de concesiones no contiene ninguna disposición referente a este asunto, parécenos interesante transcribir aquí las cláusulas en referencia:

FERROCARRIL ENTRE EL ORINOCO Y EL CALLAO.—1910.—El Ejecutivo Federal permite al contratista, por toda la duración del contrato, y sin derecho a oponerse a que otros lo hagan, previas las formalidades legales, el uso de los saltos del río Caroní y los del caño del Toro, que para su empresa necesite, con el fin de desarrollar fuerza motriz hidráulica, y con ella producir, trasportar y transmitir energía eléctrica para la tracción de líneas férreas, funiculares, tranvías, automóviles y cables aéreos de transporte, propulsión de las maquinarias de los talleres y de los ingenios para el laboreo de cualesquiera otras empresas mineras o de producción de luz eléctrica. El dere-

cho a la apropiación de los saltos del río Caroní y del caño del Toro es exclusivo del contratista para la producción de energía eléctrica por el lapso de cinco años, a contar de la aprobación por el Congreso Nacional, del contrato original. Vencido este término, podrá el Gobierno dar concesiones a otras personas para el uso de ellos y con el objeto indicado; pero sin perjuicio de la fuerza ya apropiada por el contratista, conforme a los derechos que le da este artículo; entendiéndose por fuerza apropiada aquélla para la cual se hayan construido las instalaciones necesarias a su aprovechamiento, durante el lapso de los cinco años. La falta de explotación por más de dos años de alguna porción o de la totalidad de la fuerza apropiada, hará perder al contratista sus derechos sobre ella.

FERROCARRIL BOLÍVAR. — RAMAL DE PALMA SOLA A SAN FELIPE. — 1912. — El Gobierno concede a la Compañía el derecho de tomar y usar las aguas de cualquier río, quebrada o fuente adyacente o que atraviese la vía, pero sin perjuicio de los derechos que puedan tener otros propietarios sobre esta fuente.

FERROCARRIL ENTRE EL PUERTO DE LOS CASTILLETES Y LAS MINAS DE CARBÓN PERTENECIENTES A LA GARIBBEAN COAL COMPANY EN EL ESTADO ZULIA. — 1917. — Para el servicio de las obras que son materia del presente contrato, podrá el contratista hacer uso, en cuanto lo permitan las leyes de la República y de acuerdo con las prescripciones de ellas, y sin perjuicio de derechos de tercero, de las aguas de los ríos o caños del dominio público nacional que existan dentro de la zona del privilegio a que se refiere el presente contrato y que no hayan sido apropiadas por particulares; y también utilizar las caídas de las mismas aguas que sean necesarias o convenientes para la explotación de dichas obras. Estos derechos se conceden por el lapso de diez años, a contar de la aprobación de este contrato por el Congreso Nacional. Vencido este término, podrá el Gobierno otorgar concesiones a otras personas para el uso de dichas aguas y caídas, pero sin perjuicio de las ya apropiadas por el contratista, de conformidad con los derechos que le da este artículo; entendiéndose por aguas y caídas apropiadas, aquellas para las cuales, durante el lapso de los diez años arriba fijado, se hayan construido las instalaciones necesarias a su aprovechamiento. La falta de explotación por más de cinco años de las aguas o caídas ya apropiadas, hará perder al contratista sus derechos sobre ellas. Así mismo, se concede al contratista el derecho de establecer plantas generadoras de fuerza y luz eléctrica y de construir líneas aéreas de transmisión de fuerza, para la explotación de las obras a que se refiere este contrato.

14.—*Derecho a expropiar los terrenos de propiedad particular, de conformidad con la ley.*

Es una concesión muy natural para impedir que el interés o el capricho de algún propietario pudiesen obstaculizar la realización de un ferrocarril, obras éstas que se consideran de utilidad pública.

IV

Uno de los puntos más importantes de las concesiones ferrocarrileras y que requiere más detenido estudio es el capítulo de las tarifas.

No hubo entre nosotros un plan preconcebido para la redacción de las cláusulas contractuales relativas al asunto. Muchas veces se adoptó el sistema llamado *de la tarifa máxima*, que ha sido acogido luego por nuestra legislación actual en materia de ferrocarriles y que consiste, como se sabe, en dejar al concesionario en libertad de fijar sus tarifas con tal de que no se exceda de ciertos límites fijados de antemano. En otras ocasiones se reservó la fijación de las tarifas a las empresas mismas, de acuerdo con el Gobierno Nacional; y por último, ocurrieron casos en que ni siquiera se trató el punto en los contratos respectivos.

He aquí el resumen de las estipulaciones hechas sobre el particular en las concesiones primitivas de nuestras empresas:

TARIFAS MÁXIMAS CONSIGNADAS EN LOS CONTRATOS PRIMITIVOS
DE NUESTROS FERROCARRILES

Por kilómetro de recorrido

Vías férreas	Pasajeros		Cargas
	Primera clase	Segunda clase	Por tonelada
Ferrocarril de Caracas a La Guaira..	Bs. 0,34	Bs. 0,22	Bs. 1,09
Gran Ferrocarril de Venezuela.....	0,25	0,20	1,00
Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia	0,22	0,15	0,91
Ferrocarril Bolívar.....	Las tarifas serán establecidas por la Compañía (*).		

(*) En el contrato correspondiente a la sección de El Hacha a Barquisimeto se reservó el Gobierno el derecho de revisar las tarifas de acuerdo con la Compañía, cuando la empresa hubiera producido, en dos años consecutivos, dividendos de 10% por año o más.

Gran Ferrocarril del Táchira.....	Las tarifas serán establecidas por la empresa de acuerdo con el Gobierno (**).		
Ferrocarril de La Ceiba.....	Bs. 0,43	Bs. 0,29	Bs. 1,14
Ferrocarril Central de Venezuela...	0,34	0,22	1,09
Ferrocarril de Carenero.....	Las tarifas serán establecidas por la empresa de acuerdo con el Gobierno.		
Ferrocarril de Guanta a Barcelona..	No dice	No dice	No dice
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.....	No dice	No dice	No dice
Ferrocarril de La Vela a Coro.	Las tarifas serán establecidas por la empresa de acuerdo con el Gobierno.		
Ferrocarril de Maiquetía a Macuto.	No dice	No dice	No dice

En el curso de la explotación de estas compañías, algunos de los tipos de pasajes han sido conservados en su maximum; y en cuanto a los fletes, todos ellos son actualmente inferiores a los tipos aquí anotados, especialmente el flete corriente adoptado por el Gran Ferrocarril de Venezuela y el flete de bajada del Ferrocarril de Caracas a La Guaira. En el cuadro siguiente se especifican las tarifas que están hoy en vigor.

TARIFAS ACTUALES PARA LOS TRASPORTES NORMALES EN LOS
FERROCARRILES DE VENEZUELA

Por kilómetro de recorrido

Vías férreas	Pasajeros		Cargas Por tonelada
	Primera clase	Segunda clase	
Ferrocarril de Caracas a La Guaira.			
—Subida	Bs. 0,34	Bs. 0,22	Bs. 0,95
Ferrocarril de Caracas a La Guaira.			
—Bajada	0,34	0,22	0,61
Gran Ferrocarril de Venezuela....	0,25	0,20	0,58
Ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia	0,22	0,15	0,67

(**) En contrato posterior celebrado con el Gran Ferrocarril del Táchira se estableció la siguiente tarifa máxima:

Pasaje de 1ª clase entre Encontrados y la Estación Táchira: Bs. 0,22 por kilómetro.

Pasaje de 2ª clase entre Encontrados y la Estación Táchira: Bs. 0,11 por kilómetro.

Flete de subida entre Encontrados y la Estación Táchira: Bs. 1,50 por tonelada—kilómetro.

Flete de bajada entre Encontrados y la Estación Táchira: Bs. 0,69 por tonelada—kilómetro.

Ferrocarril Bolívar.—Tucacas a Barquisimeto	0,19	0,12	0,93
Ferrocarril Bolívar.—Ramal a San Felipe.....	0,20	0,13	1,00
Gran Ferrocarril del Táchira.—Subida.....	0,22	0,11	1,15
Gran Ferrocarril del Táchira.—Bajada.....	0,22	0,11	0,69
Ferrocarril de La Ceiba.....	0,22	0,15	0,98
Ferrocarril Central de Venezuela.....		0,12	0,82
Ferrocarril de Carenero.....		0,20	1,50
Ferrocarril de Guanta a Barcelona.....	0,16	0,11	0,53
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.—Subida	0,20	0,15	1,25
Ferrocarril de Santa Bárbara a El Vigía.—Bajada	0,20	0,15	1,12
Ferrocarril de La Vela a Coro.....		0,09	0,75
Ferrocarril de Maiquetía a Macuto.....		0,21	

Hasta la época de la celebración de los contratos de que nos ocupamos, la mayor parte de los trasportes se hacían en Venezuela, en los casos más favorables, por carreteras cuya conservación dejaba mucho que desear. Contrayéndonos únicamente al transporte de cargas y refiriéndonos sólo a las tres principales vías de esta especie que entonces existían, a saber, la carretera de Caracas a La Guaira, la de Caracas a Valencia y la de Valencia a Puerto Cabello, especificamos a continuación los tipos de fletes que se acostumbraba cobrar en el año de 1880 por el transporte de la tonelada kilométrica en carros tirados por bestias; siendo de advertir que las diferencias que aquí se observan entre los diversos tipos son debidas seguramente al mayor o menor estado de deterioro de las respectivas carreteras y a la falta de un plan general para el oportuno mantenimiento de ellas.

**FLETES QUE SE PAGABAN EN 1880 EN LAS CARRETERAS DE
VENEZUELA POR EL TRASPORTE DE CARGAS EN CARROS
TIRADOS POR BESTIAS**

Por tonelada y por kilómetro

Carreteras	En tiempo de sequía	En tiempo de lluvias	Promedios	Promedio general
Carretera de La Guaira a Caracas. —Subida	Bs. 1,15	Bs. 2,01	Bs. 1,58	Bs. 1,23
Carretera de Caracas a La Guaira. —Bajada	0,50	1,15	0,82	
Carretera de Caracas a Valencia..	0,94	1,34	1,14	
Carretera de Valencia a Puerto Cabello.....	0,75	2,24	1,50	

Se ve, pues, que los tipos máximos fijados en los contratos para las tarifas de los ferrocarriles fueron poco diferentes de los fletes que entonces se pagaban por el tráfico de nuestras carreteras; circunstancia que apreciada en abstracto parece un absurdo, sobre todo si se considera que aquellos tipos máximos resultan muy superiores a los precios que rigen ordinariamente en las tarifas de los ferrocarriles de Europa y de los Estados Unidos; precios éstos que, antes de la guerra europea, podrían calcularse así por término medio:

Pasaje de 1ª clase:	por	kilómetro	de	recorrido.	Bs.	0,11
«	«	2ª	«	«	«	.. 0,075

Flete por tonelada y por kilómetro: desde Bs. 0,16 hasta Bs. 0,04, según las distancias, la naturaleza de las cargas y las condiciones de las líneas férreas y de las respectivas localidades.

La cuestión de las tarifas de los ferrocarriles es un problema muy complejo. La fijación de los precios convenientes en cada caso depende de muchos factores: en primer término, de la magnitud del tráfico posible, y, por consiguiente, de la densidad de la población; después, del desarrollo de las líneas, pues es claro que, para los enormes recorridos que tienen generalmente los ferrocarriles del exterior, el precio correspondiente a la unidad de longitud tiene que resultar muy pequeño; y luego, del costo del transporte, así por las condiciones de la vía férrea, sus pendientes, trazado, etc., como por los precios que alcancen en el lugar la obra de mano, el combustible y los materiales necesarios a la explotación; todo lo cual tiene que reflejarse directamente en los tipos que se adopten para los pasajes y fletes.

Hablando en tesis general, es un axioma que el desarrollo intensivo moderno no se alcanza sino con una red de ferrocarriles convenientemente combinada, es decir, con un sistema de transportes rápidos y baratos, mucho más que el proporcionado por los vehículos usados corrientemente en el tráfico de las carreteras. En Francia, por ejemplo, la tarifa media de los ferrocarriles llegó a ser hasta de Bs. 0,04 por tonelada y por kilómetro, mientras que los fletes por las carreteras costaban diez veces más, esto es, Bs. 0,40 por tonelada kilométrica; y en los Estados Unidos la diferencia era todavía mayor. Por la baratura enorme de los fletes es como se ha llegado a la prosperidad de los tiempos actuales, situándose, por decirlo así, todos los pueblos a las orillas del mar. Con los antiguos vehículos y las bestias, la humanidad avanzaba muy poco: la Europa de la Revolución Francesa y del Imperio difiere apenas, en población y en riquezas, de

la Europa del Renacimiento; en cambio, en el siglo siguiente, la población se triplica, a pesar de la emigración hacia América, y las riquezas crecen todavía más, siendo el principal factor de este progreso inaudito el ferrocarril de fletes baratos.

En Venezuela, donde las ideas económicas han tenido relativo adelanto desde los primeros días de la República, nuestros próceres suprimieron el peaje y las alcabalas; y luego, cada vez que de nuestras revueltas surgían elementos bárbaros, volvían estos pechos, hasta que fueron definitivamente abolidos. ¿Por qué se establecieron tarifas tan altas en nuestros ferrocarriles, veinticinco veces más grandes que las adoptadas en Francia y treinta veces mayores que las establecidas en los Estados Unidos antes de la guerra, y esto por el término de 99 años, es decir, por la vida de tres generaciones, prescindiendo así, por completo, del principio de que el progreso intensivo del mundo se debe, en gran parte, a la enorme economía de tiempo y de dinero que proporcionan los medios actuales de locomoción?

La clave del asunto estriba principalmente, como lo hemos dicho antes, en nuestra falta de población, que ha hecho infecundos los ferrocarriles, desde cierto punto de vista, teniendo que conformarnos por el momento con las otras ventajas que ofrecen estas obras, a saber: la rapidez y seguridad de la locomoción, la comodidad y regularidad de los trasportes y la valorización de la propiedad, aparte de la innegable influencia civilizadora de la institución.

Es claro que si entre nosotros se hubiesen fijado tarifas más bajas, siendo nuestro tráfico limitado y no susceptible de aumento apreciable sino muy lentamente, quizá la mayor parte de nuestros ferrocarriles no hubiese cubierto siquiera los gastos de su explotación, y las cargas para la República habrían sido más graves aun por razón de los intereses garantizados. Las compañías ferroviarias, por el propio instinto de su conservación y para evitar la competencia de las carretas, han procedido a efectuar la reducción de sus tarifas, en tanto que las circunstancias lo han permitido, subsanando así la deficiencia de los contratos primitivos, en los cuales debió reservarse el Gobierno el derecho de exigir la expresada reducción, tan pronto como los rendimientos líquidos excediesen de ciertos límites (*). Este precepto existe hoy en nuestra Ley de concesiones ferrocarrileras (**).

(*) La falta de control del Estado en este particular da lugar a menudo a abusos que pueden no tener medida. En España, por ejemplo, los ferrocarriles del Norte formaron un trust e impusieron fletes excesivos. Entre este trust y el de las refinerías de azúcar de remolacha, el pueblo de Aragón se afixiaba antes de la guerra.

(**) La Ley colombiana de 1892, antes citada, estableció las siguientes prescripciones sobre el asunto tarifas: «En todo caso, se fijará de acuerdo con

Otro inconveniente de la generalidad de los contratos, fué el de no haberse estipulado tarifas diferenciales para el tráfico; de modo que en muchos de nuestros ferrocarriles la seda paga lo mismo que el cemento romano: sistema perfectamente absurdo y contrario a todo principio. Pongamos un ejemplo: Caracas viene devorando sus bosques, así como los de Aragua y del Tuy, desde los primeros tiempos de la conquista, y, en consecuencia, su territorio se va empobreciendo cada día más; y este empobrecimiento, continuado indefinidamente, hará al fin inhabitable el territorio, mientras que con un sistema inadecuado de tarifas diferenciales podríamos traer carbón vegetal o mineral de las costas, y, por consiguiente, salvar nuestra reserva de bosques.

Es de justicia hacer constar aquí que la mayor parte de nuestras empresas ferroviarias han entrado, aunque muy embrionariamente todavía, por el camino de las tarifas diferenciales.

V

Como conclusión final del presente estudio, debemos repetir, en síntesis, que, aunque los contratos de ferrocarriles tuvieron en Venezuela un resultado desastroso para el Fisco, ello se debió principalmente a los errores cometidos al otorgar las concesiones, y a los cuales nos hemos referido ampliamente en el curso de estas páginas; pero no a la institución en sí, que es, sin duda alguna, altamente progresista, de tal modo que, a pesar de semejantes circunstancias anormales, su benéfico influjo se ha hecho sentir en el país ostensiblemente desde otros puntos de vista.

Los resultados mencionados han producido un error funesto entre nosotros: el fenómeno de que hayan llegado a hacerse odiosos los ferrocarriles en Venezuela, y de que aun personas ilustradas tengan el convencimiento de que los ferrocarriles arruinan a los pueblos, cuando en realidad ellos son grandes propulsores del progreso y eficaces creadores de la riqueza pública.

En principio, no somos opuestos al sistema de concesiones para la construcción de ferrocarriles; por el contrario, consideramos que, dadas las condiciones del país, es uno de los más convenientes, pudiendo llegarse hasta contribuir, por cuenta de la República, a la suscripción de los capitales necesarios, o aun hasta

el Gobierno, periódicamente, un límite máximo para el precio de los trasportes; si no hubiere acuerdo, se decidirá por un tribunal de arbitramento constituido conforme a la ley. Podrá estipularse que, durante la construcción y en los primeros cinco años de la explotación, el concesionario fijará libremente la tarifa de trasportes.

subvencionar a las empresas, pero sin contraer compromisos futuros por razón de intereses garantizados. Este sistema, concretado a *ferrocarriles económicos*, cuyo costo esté en relación con nuestros propios recursos y que puedan ser, por consiguiente, acometidos por empresas nacionales, es sin duda el que mejor satisface nuestras presentes necesidades en el particular; pero, eso sí, despojado de los errores a que hemos hecho referencia, basado en estudios prácticos, técnicos y económicos de cada proyecto, a fin de no otorgar concesiones sino siguiendo los derroteros demarcados por nuestro desarrollo comercial, agrícola o pecuario, y otorgadas las concesiones a personas o empresas capaces de llevar a cabo las obras y no a intermediarios sin capital. Para los expresados estudios podría aprovecharse la actuación del Colegio de Ingenieros de Venezuela, como cuerpo consultivo del Ejecutivo Federal.

VI

En la vecina República de Colombia, donde el proceso de los ferrocarriles ha sido muy semejante al nuestro, ya no se aplica la Ley de 1892 que hemos citado repetidas veces; y se ha adoptado últimamente el sistema de empréstitos para la realización de estas obras por cuenta del Estado, garantizados dichos empréstitos con los mismos ferrocarriles que se construyen y con algunas rentas nacionales o departamentales.

Este sistema puede ofrecer ventajas especiales en ciertos casos, porque no siendo la Nación un ente industrial su actuación como administradora tiene que contraerse a favorecer el interés público, estableciendo tarifas reducidas, tan sólo para cubrir los gastos de la explotación y adoptando en toda su amplitud el sistema de tarifas diferenciales.

Antes de concluir, no podemos resistir al deseo de insertar el siguiente resumen acerca del estado actual de la construcción de ferrocarriles en Colombia; importante documento que debemos a la bondad de un notable personaje colombiano residente actualmente en esta capital, y por este obsequio le manifestamos nuestro sincero agradecimiento. Helo aquí:

«La mayor parte de los ferrocarriles colombianos han tenido su origen en contratos celebrados por el Estado con entidades extranjeras que han recibido auxilios o subvenciones de cinco hasta veinte mil pesos por cada kilómetro de vía férrea, según la naturaleza de la región, exenciones de derechos de importación para los materiales de la empresa, adjudicación de un cierto número de hectáreas de tierras baldías par cada kilómetro cons-

truido y un privilegio hasta por noventa y nueve años, dentro de una faja determinada a lo largo de la vía.

«Siguiendo este sistema se expidió la Ley 104 de 1892 que contiene todos los pormenores del método adoptado. Esta Ley ha regido en todos estos años.

«El resultado de la mayor parte de los contratos celebrados sobre las bases mencionadas, antes y después de la expedición de la Ley 104 citada, ha sido desastroso para el país, de tal manera que casi puede decirse que la mayor parte han originado costosos pleitos para la Nación, que se ha visto obligada a tomar por su cuenta la continuación de las obras, pagando cuantiosas indemnizaciones para poner punto final a los contratos.

«Sin embargo, han quedado algunos de ellos, como el de Ambalema a La Dorada, en el Departamento del Tolima; el de Calamar a Cartagena, en el de Bolívar; el de Barranquilla a Puerto Colombia, en el Atlántico; el de Santa Marta a Fundación, en el Magdalena; ferrocarriles que pertenecen a compañías inglesas, las cuales han recibido la subvención correspondiente no sin que con casi todas ellas tenga el Gobierno constantes dificultades y el público sufra grandes perjuicios, ora por lo elevado de las tarifas, ora por cierto monopolio que, como el del Ferrocarril de Santa Marta, controlado por la United Fruit Co, perjudica a los plantadores de banano.

«Estos y otros muchos inconvenientes que se han encontrado con la experiencia de muchos años, han determinado en el pueblo y en el Gobierno de Colombia una especie de repulsión a esos sistemas, de tal manera que la Ley 104 de 1892 hace ya varios años que no tiene aplicación.

«Se ha pensado que en un país como Colombia la cuestión de los trasportes económicos es de vital importancia, porque sólo reduciéndolos a un minimum racional es como puede obtenerse el desarrollo de la Nación, de manera que los productos de su suelo, agrícolas y minerales, que son el mayor número, rindan modestas utilidades a los industriales que tienen que trasportarlos muchas veces de un extremo a otro del país para el consumo interno, o bien a largas distancias para llegar a los puertos marítimos cuando son destinados a la exportación.

«Demás de esto, se ha creído que el Estado puede conseguir los capitales necesarios para la construcción de ferrocarriles directamente con los prestamistas extranjeros, ahorrando para la Nación las cuantiosas comisiones que ganan los intermediarios y las utilidades que realizan los contratistas que de ordinario no tienen capital, sino que van a buscarlo a los mercados financieros

con el cebo del privilegio que han obtenido y de las subvenciones que la Nación les ha otorgado.

«Construidos los ferrocarriles directamente por el Estado, queda resuelto el problema de las tarifas, las cuales en ese caso pueden regularse con un criterio nacional, que mire más hacia el desarrollo del país que a aumentar los intereses del capital invertido. Porque muchas veces sucede que, a tiempo que una línea férrea no produce con que pagar esos intereses con sus rendimientos directos, los retribuye con creces a la Nación con el aumento en el valor de los territorios que recorre, con el desarrollo de las industrias y del comercio, todo lo cual, no sólo aumenta la riqueza pública, sino que multiplica en progresión geométrica las rentas fiscales, de modo que puede asegurarse que el tesoro público realmente recibe intereses cuantiosos sobre el capital invertido, en una forma colateral.

«Con estas ideas, el Estado ha construido y es propietario del Ferrocarril de Antioquia, que cuenta ya 181 kilómetros; el de Caldas, cerca de 40 kilómetros; el del Pacífico, 320; el del Tolima, que se unirá con el del Pacífico, 79 kilómetros; el de Girardot, que prácticamente pertenece a la Nación, y que, con el de la Sabana, tiene 172 kilómetros, que también harán parte del Ferrocarril del Pacífico; el del Norte y otros que están en construcción, todos los cuales tienen tarifas mucho más reducidas que las de los ferrocarriles de propiedad extranjera.

«Ahora mismo acaba de contratarse en firme un empréstito para seguir el Ferrocarril del Pacífico por diez millones de pesos, con el cual se calcula que quedará unido Bogotá con el Pacífico; otro de veinte millones para el Ferrocarril de Antioquia, que permitirá un gran ensanche a la red ferroviaria de ese departamento; y además se gestiona un empréstito hasta de ochenta millones para el cual hay ofertas serias y sólo se aguarda la aprobación del Congreso para considerarlas, el cual empréstito permitirá la definitiva construcción del Ferrocarril del Norte que una a Bogotá con el Bajo Magdalena y a éste con Cúcuta, empresa ésta que es la que llama hoy la atención pública en el país. Todos estos empréstitos están garantizados con las mismas obras que se construyan y con algunas rentas nacionales o departamentales.

«Los datos que contiene este memorándum son muy someros, pero pueden encontrarse informes precisos y numéricos en el volumen XXVI de la Biblioteca de Historia Nacional sobre ferrocarriles colombianos».

Caracas, 1923.

GERMAN JIMÉNEZ.

VICENTE LECUNA.

Cuadro de los Contratos de Ferrocarriles

Nombre del Ferrocarril.	Ruta	Fecha del contrato	Contratantes	Capital	Tarifas	Plazos	Ancho de la vía	Garantía	Concesiones	Observaciones
<i>F. C. de La Guaira a Caracas.</i>	La Guaira y Caracas por Maiquetía y Catia.	22 de oct. de 1880.	En Caracas por el Ministro de Obras Públicas y W. A. Pile, norteamericano.	B. 12.000.000. Véase observaciones	Por una persona en toda la distancia en pasaje 1ª clase B. 12,50, comprendidos 50 Ks. equipaje. Por 2ª clase con 25 Ks. de equipaje B. 8—Por cada K. de exceso en los equipajes B. 0,10. Por cada 50 Ks. de mercaderías, B. 2 Para el Gob. Ncl. 50% de rebaja.	99 años.				Se formó una Comp. Anónima así: La Municipalidad de Caracas se suscribe con B. 240.000. La Municipalidad del Dpto. Vargas con B. 64.000. La del Dto. Aguado con B. 36.000 El Estado Bolívar con B. 260.000. El Estado Guzmán Blanco, con B. 200.000. El Gobierno Nacional, con B. 2.000.000. El Banco de Caracas, con B. 800.000. Los capitalistas del Distrito Federal con B. 400.000. El señor W. A. Pile se comprometió a completar en los EE. UU. las suscripciones para la formación de la Comp. Anónima con un capital total de B. 12.000.000. La obra fué realizada según este contrato.
<i>F. C. de las Minas del Pao de Zárate a La Victoria, Ciudad de Cura y Maracay.</i>	Pao de Zárate a La Victoria, Ciudad de Cura y Maracay	24 de abril de 1882.	En Caracas por Ramón Azpurúa, Ministro de Obras Públicas, y Carlos Fuhrhop.		La tarifa se fijará en cuanto este concluida la línea. Los jefes y oficiales del Gobierno pagarán la 3ª parte y la tropa la 4ª parte. Los elementos de guerra del Gbno. pagarán la mitad del flete fijado.	99 años.				La obra no fué realizada.
<i>F. C. de Puerto Cabello a Valencia.</i>	Desde Puerto Cabello hasta la ciudad de Valencia.	15 de mayo de 1882	En Caracas por el Ministro de Obras Públicas y William A. Pile.		La fijará la Empresa antes de que esté concluido el F. C. de acuerdo con el Gobierno.	99 años.				La obra no fué realizada según este contrato.
<i>F. C. del Táchira.</i>	De Sta. Cruz o punto inmediato en que puedan llegar siempre vapores, hasta el río Grita junto al punto La Fría.	25 de abril de 1882.			La de pasajes entre los ríos Escalante y Grita no podía exceder de los precios siguientes: Pasaje 1ª cl. por kilómetro B. 0,35 2ª B. 0,15.	99 años.				El pasaje de los niños menores de 3 años será gratis; y los de 3 a 10 pagarán la mitad de la tarifa. Cada pasajero puede llevar 3 Ks. de equipaje. 50 Ks. de mercaderías o víveres pagarán B.0,05 por kilómetro. Para el Gbno. 50% de rebaja. 0.10 cts p. 100 Ks. p. kilómetro. Esta tarifa equivale a la de B. 3½ los 100 Ks. de La Guaira a Caracas. La obra no fué realizada según este contrato.
<i>F. C. de La Vela a Coro.</i>	Del Puerto de La Vela a la ciudad de Coro.	21 de enero de 1884.	En Caracas por el Ministro de Obras Públicas y Juan M. Riera como apod. de Alej. C. Salcedo.	Se formará dentro o fuera del país una Comp. Anónima para reunir el capital necesario.	La fijará el concesionario y la presentará al Gbno. para su aprobación.	99 años.			El contratista podrá introducir libre de gravamen fiscal los materiales que necesite y cortar en los bosques la madera necesaria, etc.	La obra no fué realizada según este contrato.
<i>F. C. de Caracas a Santa Lúcia.</i>	Caracas a Santa Lúcia.	2 de febrero de 1885.	En Londres entre el Gral. Guzmán B. y Reginald Pringle.	Pringle queda autorizado para formar una Comp. El Gobierno se suscribe en la ½ parte del cap. que se reúna	La fijará el concesionario de acuerdo con el Gbno. quien tendrá el 50% de rebaja.	99 años.		El Gbno garantiza a Pringle el interés del 7% anual sobre el capital que invierta de conformidad con el decreto de 19 de octubre de 1883.		La obra fué realizada según este contrato.
<i>F. C. de La Fría a El Brazo.</i>	De las inmediac. de La Fría en río La Grita a las inmediac. El Brazo en el río Zulia.	31 de marzo de 1884.	En Caracas. El Ministro de Obras Públicas y Miguel Tejera.		La tarifa se fijará cuando la línea esté próxima a ser entregada al tráfico.	99 años.	Los rieles serán de acero y la vía tendrá por lo menos 60 ctms. entre rieles.	El Gbno. garantiza al contratista el 7% sobre los caps. que se inviertan de conf. con la Ley de 19 de octubre de 1883	<i>Nota.</i> —El Congreso de Venezuela dictó una Ley que aprueba las declaraciones <i>ad referendum</i> hechas p. Guzmán a la «Venez. West. Railway Ltd.» Se estipula q. el Gbno. de Venez. garantiza un interés anual del 7% sobre £ 150.000 p. 25 K. de vía férrea en la prolong. al int. del F. C. de La Fría al Brazo, siempre q. la línea tenga un ancho mínimo de 1 m. También se estipula: El Gbno. garantiza a la «Co. Venez. W. R. Ltd.» el int. anual de 7% sobre un aumento de £ 1.000 p. c. kil de vía férrea entre Encontrados y La Fría. Este aumento comenzará a hacerse efectivo cuando se la entregue al tráfico público.—Ley de 13 de mayo de 1887. La obra no fué realizada según este contrato.	
<i>F. C. de Carenero.</i>	Del Puerto de Carenero a Río Chico, tocando en Higuerote, Boca Vieja y San José.	5 de junio de 1884.	En Caracas por el Ministro de Obras Públicas y L. Puig Ros.	El Gbno. subvenciona a la Empresa con B. 100.000 en vista de la importancia de la obra.	50% de rebaja al Gbno. de la tarifa que se fije una vez terminada la obra.	99 años.		La Empresa del Ferrocarril gozará del 7% sobre los capitales que se inviertan en la construcción conf. a la Ley de la materia. (Art. 6 del contrato).		La obra fué realizada de conformidad con este contrato.
<i>F. C. de Barcelona a Soledad.</i>	Del Puerto de Barcelona atravesando las llanuras orientales y terminando en Soledad en el Orinoco.	9 de agosto de 1884.	En Caracas por el Ministro de Obras Públicas y Manuel M. Gallegos y M. Olavarria.	Se formará una Compañía nacional y extranjera para reunir el capital.		99 años.		El Gobierno garantiza el 7% anual sobre el capital invertido en la construcción y cuando el F. C. se vaya poniendo al tráfico público.		La obra no fué realizada.

Nombre del Ferrocarril	Ruta	Fecha del contrato	Contratantes	Capital	Tarifas	Plazos	Ancho de la vía	Garantía	Concesiones	Observaciones
<i>F. C. de Carúpano a Tunapuy.</i>	Puerto de Carúpano hasta Tunapuy, Sección Cumaná, Est. Bermúdez.	28 de mayo de 1885	En Caracas p. el Ejecutivo Nacional y Pedro Pablo Escalona.	El contratista formará dentro o fuera del país una Compañía para reunir el cap. necesario.	La fijará el concesionario de acuerdo con el Gbno. que tendrá el 50% de rebaja.	99 años.		El Gbno. garantiza al contratista el 7% anual sobre el capital que se invierta de conformidad con el decreto de 19 de octubre de 1883. También se garantiza al contratista que en el término del plazo no se concederá a persona alguna o Comp. derecho para construir línea dentro de una zona de 70 Kilom. a cada lado de la línea.	El concesionario podrá introducir libre de impuestos los materiales que necesite y cortar las maderas que necesite en los bosques de la Nación.	Los rieles, vagones y locomotoras serán de los mejores materiales que se usen en esta clase de obras. La obra no fué realizada.
<i>F. C. Central de Caracas a Valencia.</i>	Salida de Caracas, pasa por Santa Lucía, los valles del Tuy y de Aragua, por Maracay y termina en Valencia.	2 de febrero de 1885.	En Londres p. Guzmán Blanco y Reginald Pringle.		Las tarifas de pasajes y cargas serán fijadas por el concesionario, debiendo en todo caso ser inferiores por Kilómetro a las que rigen en el F. C. de La Guaira y Caracas. El Gbno. tendrá el 50% de rebaja. La correspondencia se transportará gratis.	99 años.	3 pies y 6 pulgadas inglesas. Los rieles serán de acero Bessemer del peso de 50 libras por yarda inglesa.	El Gbno. garantiza el 7% de int. anual que pagará por semestres vencidos. El 7% lo pagará el Gbno. sobre las sumas invertidas en las secciones que se vayan entregando al tráfico. El Gbno. contribuirá con la 1/2 parte de las sumas que el contratista deba pagar mensualmente por la ejecución de la obra.	El concesionario podrá aprovechar las maderas de los bosques nacionales y gozará de exención del pago de impuestos en los materiales que introduzca. El Gbno. cede a cada lado de la línea 500 metros. El concesionario tendrá derecho a construir un tranvía que comunique la Estación del F. C. de La Guaira y Caracas con la de Caracas al Tuy y Valencia.	El concesionario tiene el derecho de traspasar o transferir el todo o parte de este contrato a particulares o sociedades de otra nacionalidad. El Gobierno no permitirá la construcción de otro Ferrocarril que haga competencia a esta Empresa. La obra ha sido realizada según este contrato.
<i>F. C. a Guaremas.</i>	Caracas, los Mariques, Guaremas y Guatire.	19 de marzo de 1885.	En Caracas por el Ejecutivo Federal y el Dr. Félix Fco. Quintero.		El contratista fijará la tarifa con aprobación del Gobierno que tendrá el 50% de rebaja.	99 años.	3 pies y 6 pulgadas.	7% anual de utilidades sobre el capital que se invierta, de conformidad con el decreto de 19 de octubre de 1883.		La obra no fué realizada.
<i>F. C. del Cuyuni al Distrito Roscio.</i>	De un punto de las riberas del Cuyuni o de sus tributarios hasta el punto del Distrito Roscio que convenga al concesionario.	15 de abril de 1885	En Caracas entre el Ministro de Obras Públicas y Heriberto Gordon, como apoderado de C. C. Fitzgerald.		50% de rebaja para el Gobierno Nacional.	99 años.		7% sobre los capitales que el concesionario invierta de conformidad con la Ley de la materia.		Este ferrocarril podrá enlazarse con el F. C. que se construya del Territorio Federal Delta al del Yuruari. La obra no fué realizada.
<i>F. C. al Yuruari.</i>	Desde Cdad. Bolívar hasta una de las ciudades del Territorio Federal Yuruari.	15 de mayo de 1885	En Caracas entre el Ministro de Obras Públicas y Federico Vicentini.		50% de rebaja para el Gobierno de la tarifa que se establezca al concluirse la línea.	99 años.		7% sobre los capitales efectivos que se inviertan en la construcción de la obra.	Las minas y canteras que se encuentren en el trayecto del Ferrocarril.	La obra no fué realizada.
<i>F. C. de Guasipati.</i>	Guasipati y el Orinoco.	15 de mayo de 1885	En Londres por Guzmán Blanco con Eugenio Firminhac y T. Delort.	B. 12.000.000	Por cada pasajero de 1ª, 2ª y 3ª clase, B 0,40, 0,30 y 0,20 respectivamente, por kilómetro.—B 3 por metro cúbico por kilómetro.—0,20 por kilogramo de oro u otro metal precioso. Los objetos bancarios, explosivos y bultos que pesen más de 1.000 Ks. pagarán por conv. esp. El Gobierno goza del 50 por ciento de rebaja.	99 años.		7% anual de utilidades sobre la S. de B. 12.000.000 desde la fecha en que el Ferrocarril sea entregado al tráfico.		La obra no fué realizada.
<i>F. C. de Manoa.</i>	Manoa a Roscio en el Territorio Federal Yuruari.	15 de abril de 1885	El Ministro de Obras Públicas y H. Gordon apod. de C. C. Fitzgerald.		50% de rebaja para el Gobierno de la tarifa que se fije una vez terminada la obra.	99 años.		7% sobre los capitales que se inviertan en la construcción de la obra.		La ruta comienza en Manoa, Delta del Orinoco. La obra no fué realizada
<i>F. C. de Puerto Cabello a Valencia.</i>	Puerto Cabello, Bárbula, Las Trincheras y Valencia.	24 de febrero de 1885	En Londres p. Guzmán Blanco y los señores Walter J. Cutbill y Ulyses De Lungo	Cutbill Son y De Lungo se comprometen a construir el F. C. p. L. 820.000 El Gbno. se suscribe por L. 160.000.	Una persona 1ª clase con equipaje de 25 kilos, B 12 2ª clase y equipaje, B 8—3ª y equipaje, B 6.—Por cada kilo de exceso en el equipaje, 0,10. 1.000 K. mercancías, B. 50.	99 años.	3 pies 6 pulg. o 1,65 m.	7% sobre L. 820.000. El Gobierno convino en 26—5—1891 en garantizar a la Empresa el 5% a partir del 1º de enero—1891.		La obra fué realizada según este contrato.

Nombre del Ferrocarril	Ruta	Fecha del contrato	Contratantes	Capital	Tarifas	Plazos	Ancho de la vía	Garantía	Concesiones	Observaciones
<i>F. C. de Cojoro a Maracaibo.</i>	De Maracaibo a Pto. Cojoro en el Territorio Guagira.	11 de junio de 1885	En Londres entre Guzmán Blanco y Juan B. Roncajolo		Igual por kilómetro a las del F. C. de La Guaira a Caracas.	80 años.	1 metro.	7% anual de interés sobre el capital que se invierta.		El metro lineal de rieles tendrá el peso de 17 kilogramos. La obra no fué realizada.
<i>F. C. de Araya.</i>	Salina de Araya hasta el punto donde se embarca la sal.	13 de agosto de 1885	El Ministro de Obras Públicas con Carlos M ^o Padrón y Sebastián Díaz P.		Los contratistas conducirán la sal por B. 0.75 p. c. 46 K. de peso, hasta los dep. que se construirán.	15 años.	Vía angosta			El ferrocarril es únicamente para el transporte de sal en la Salina de Araya. La obra no fué realizada.
<i>F. C. de la Salina de Coche.</i>	De la Salina de Coche hasta el muelle en que se embarca la sal.	5 de octubre de 1885	El Ministro de Obras Públicas y Juan Manuel Fariñas.		El contratista se compromete a cond. la sal hasta los dep. del embarcadero y ponerla a bordo de las embarcaciones por B. 0.75 los 46 K.	15 años.				La obra no fué realizada.
<i>F. C. de Petare a Guariquén y el Orinoco.</i>	Son 2 líneas férreas. Una de Petare hasta Guariquén pasando por Guaremas, Guatire, Caucagua, Panaguiré, Río Chico, Píritu, Barcelona y Cumana; la otra de cualquier punto de la anterior línea entre Píritu y Guariquén pasando por Maturín y terminando en Ciudad Bolívar.	5 de abril de 1886	En París entre Guzmán Blanco y G. Lafon & C ^o		La que se establezca al estar terminada la obra con anuencia del Gobierno, quien tendrá el 50% de rebaja. La correspondencia estará exenta de flete.	99 años.	El ancho de la vía será cuando menos de 914 milts. entre rieles, y los materiales empleados en la obra serán de la mejor calidad. (Art. 4 del cont.)	Interés del 7% anual sobre cap. invertido en ambos ferrocarriles siempre que no pase de B. 120.000 el kilómetro. Cesión de 1 kilómetro de ancho a cada lado de la vía y a tomar los terrenos de propiedad de la Empresa, de acuerdo con las leyes.	La Empresa podrá cortar madera de los bosques nacionales. Podrá introducir sus materiales libres de derechos aduaneros. Las minas y canteras que se hallen en el trayecto de las dos líneas serán de propiedad de la Empresa, de acuerdo con las leyes.	El Gobno Federal concede a la Empresa derecho exclusivo para construir en Guariquén o costas vecinas los muelles para formar un puerto. Concede derecho exclusivo para navegar en el Orinoco por 10 años, prorrogables por otros 10 años más. El contrato de estos dos ferrocarriles podrá ser traspasado a otra persona o Compañía. Mientras esté vigente el plazo de este ferrocarril el Gobno. no permitirá la construcción de otro que le haga competencia. La obra no fué realizada.
<i>F. C. de Caracas a Soledad y el Orinoco.</i>	Son dos líneas. La principal saldrá de Caracas pasando por Guaremas, Guatire, Caucagua Río Chico, Píritu, Barcelona, Aragua, Freytes y terminará en Soledad del Orinoco. La otra línea saldrá de cualquier punto de la línea anterior.	5 de abril de 1886	En París por Guzmán Blanco con Lafon & C ^o		Pasaje de 1 ^a clase, p. Kil. B. 0.35. 2 ^a clase, " " 0.25 3 ^a clase, " " 0.15 Por tonelada de mercancía o metro cúbico, B. 1. —Las fracciones mayores de 50 Kilog. en proporción.	99 años.	La línea será de una sola vía y el ancho entre rieles será de 1,07 m. Los materiales que se usen serán de la mejor calidad.	7% anual siempre que el costo del kilómetro no pase de B. 150.000; y la garantía de B. 10.500 anuales sobre cada kilómetro que vaya siendo entregado al tráfico del público.		Para las mercancías no comprendidas en la especificación anterior, la compañía formará, de acuerdo con el Gobierno una tarifa especial al comenzar la explotación de la línea. La obra no fué realizada.
<i>F. C. de San Cristóbal al Uribante.</i>	De San Cristóbal. en el Estado Los Andes hasta un punto del río Uribante que pueda navegarse.	19 de abril de 1886.	En París por Guzmán Blanco y el Doctor León de Jaybert.		La correspondencia será transportada gratis. El Gobierno tendrá en flete y pasajes el 50% de rebaja.	99 años.	El ancho de la vía entre rieles será de 914 milímetros.	El Gobno. garantiza un interés del 7% sobre el costo del Ferrocarril, siempre que este costo no exceda en término medio por kilómetro de la cantidad que se fijará ulteriormente conf. al resultado de los estudios que se hagan.	La Emp. podrá introducir libre de importación los materiales que necesite y podrá cortar en los bosques nacionales la madera necesaria. La Emp. tendrá una faja de terreno de 500 m. a cada lado de la vía.	La obra no fué realizada.
<i>F. C. de La Luz a Barquisimeto.</i>	De La Luz a Barquisimeto puede extenderse a Tocuyo Carora o Trujillo. Este derecho se pierde si pasan 6 meses después de construida la primera línea.	22 de junio de 1886.	En Londres p. Guzmán Blanco y Tomás Arrow Meates y N. G. Burck, quienes lo traspasaron a South Western of Venezuela Limited.	Se organizará una Comp. Anón. Ltd. y el capital que se reúna podrá ser emitido en acc. ordinarias y en bonos como mejor convenga a la Em.	La Emp. establecerá la tarifa, pero el Gobno. tendrá el derecho de revisarla de acuerdo con la Compañía cuando las utilidades de 2 años seguidos hayan producido como dividendo 10% anual o más.	99 años.	El mismo que la vía de Tucacas a La Luz a fin de que éste se enlace con la vía del Ferrocarril de Tucacas a Barquisimeto.	7% anual sobre la suma de 10.000 libras esterlinas p. cada milla inglesa de ferrocarril construida.	La Empresa gozará de los derechos que se otorgan en estos contratos, como los de cortar las maderas que necesite, introducir libres de derechos aduaneros los materiales necesarios, etc.	El Gobierno contribuirá con pag. hasta de £ 4.000 en efectivo mensualmente, sin tener en ningún caso la obligación de contribuir con más de una 5 ^a parte de 10.000 libras p. cada milla que se construya. La obra fué realizada según este contrato.
<i>F. C. de Cojoro a Maracaibo.</i>	De Cojoro o cualquier otro punto entre el saco de Maracaibo y la península Guagira.	12 de julio de 1886.	En París por el Gral. Guzmán Blanco con los Señores de la Hante y Co.		Estas serán fijadas por la Empresa, teniendo como base lo que se cobra en la actualidad (1886) en el F. C. de La Guaira a Caracas.	90 años.		El Gobno. garantiza al contratista el 7% anual sobre el capital que se invierta, el cual se fijará luego que se hayan hecho los estudios correspondientes.	La Empresa podrá cortar de los bosques la madera que necesite e introducir por las aduanas libres de importación los materiales que necesite. El Gobierno habilitará el Pto. de Cojoro y al estar terminado el Ferrocarril, cerrará la Aduana de Maracaibo	La obra no fué realizada.

Nombre del Ferrocarril	Ruta	Fecha del contrato	Contratantes	Capital	Tarifas	Plazos	Ancho de la vía	Garantía	Concesiones	Observaciones
F. C. de Caracas a San Carlos.	De Caracas a San Carlos en 3 secciones: 1ª Caracas a Cagua, la 2ª de Cagua a Tocuyito pasando por el sur del Lago Tacarigua, y la 3. de Tocuyito a San Carlos.	5 de julio de 1887.	El Ministro d'Obras Públicas y L. A. Müller, ingeniero civil, comisionado por la firma Fried Krupp de Essen, Alemania.	El contrat. se compromete a organizar una Compañía Anónima Ltd. y puede traspasar el contrato. El Gbno. contribuye a la obra con 1.800.000 bolívares o sea un £ 72.000.	Pasaje 1ª clase 25 Ks. equipaje, p. kilómetro B.0.23 Pasaje 2ª, 0.20.—3ª clase 0.10.—Por el kilo de exceso en los equipajes, 1/5 de céntimo de B. p. kilómetro. Por 1.000 kilos de mercancías B 1 por el Klm. Bultos que se confíen como encomienda, pagarán el doble.	99 años.	3 pies y 6 pulgadas. Los materiales de esta obra serán de la mejor calidad.	7% anual sobre la suma de 12.800 Libras esterlinas p. cada kil. de P. C.	El concesionario tomará 500 mts. de terreno a cada lado de la línea, pudiendo escogerlos en cualquier terreno del país en caso de que los de la vía no fueran baldíos.	El contratista puede introducir libre de impuestos los materiales que necesite para la obra y cortar las maderas necesarias de los bosques nacionales. La obra fué realizada según este contrato hasta Cagua.
F. C. de Mérida al Lago de Maracaibo.	De la ciudad de Mérida al Lago de Maracaibo, bien sea canalizando el Chama o yendo al Escalante o cualquier otro río navegable.	25 de julio de 1887.	En Caracas por el Ministro de Obras Públicas y el Duque de Morny.		La que se establezca por el concesionario de acuerdo con el Gbno., quien tendrá el 50% de rebaja. La correspondencia será trasportada gratis.	99 años.		7% anual.	Cesión de 500 met. a ambos lados de la vía. El cesionario podrá expropiar los terrenos particulares que fueren necesarios previo pago de su valor. Podrá cortar de los bosques nacionales las maderas que necesite. Los materiales que importe para la construcción de la obra serán exentos del pago de impuesto de acuerdo con el art. 177 del Código de Hacienda.	La Empresa no podrá ser gravada en los 99 años con contribuciones nacionales ni de los Estados. Podrá construir los ramales que juzgue necesarios de acuerdo con el Gobierno. El presente contrato podrá ser traspasado o Compañía o personas. La obra fué realizada en su primera sección, de Santa Bárbara a El Vigía.
F. C. del Orinoco a Upata y de Upata a Guasipati.	Este F. C. tendrá 2 líneas: una del Orinoco a Upata y la otra de Upata a Guasipati. El pto. de llegada en el Orinoco será escogido por la Emp. y se le avisará al Gobierno.	25 de julio de 1887. Este mismo contrato fué celebrado en 12 de julio de 1886 y aprobado por el Congreso en 5 de mayo de 1887.	En Caracas por el Ministro de Obras Públicas y el Duque de Morny.		Por un pasaje de 1ª y 2ª clase, B 0.40 y B 0.30 por Kil. Por una tonelada de mercancías, víveres, etc., o por un metro cúbico, a juicio de la Emp., B 2,60 p. Kilmt. Por 1 kilo de oro u otras materias preciosas, B 0,20 por Kilmt. Por tonelada de carbón de piedra, 0,45 p. Kilmt. Los bultos mayores de 1.000 kilos no están incluidos en la tarifa lo mismo que las materias explosivas peligrosas y los valores bancarios, todo lo que será trasp. por convenios especiales. La correspondencia no pagará.	99 años a contar de la fecha de la ratificación del contrato.		7% anual sobre la suma de £ 1.600.000, según la repartición sigte: 1.000.000 de libras esterlinas por el Ferrocarril del Orinoco a Upata, y 600.000 libras esterlinas por el de Upata a Guasipati. El Gobno. establecerá una aduana y una oficina de correos en el punto de llegada del ferrocarril en el Orinoco. El contratista costeará los edificios.	El contratista podrá introducir los materiales que necesite libre de impuesto y cortar en los bosques nacionales la madera necesaria para la obra sin indemnización ninguna. El Gobno. cede al contrat. 500 met. de terreno a cada lado de la línea, pudiendo tomarse en un solo lado el área que corresponda al otro. Las minas y canteras que se hallen en el trayecto serán concedidas por el Gobno. a la Emp. La Emp. podrá hacer, bajo las mismas condiciones que se expresan en este contrato, los ramales que crea conveniente y tendrá la preferencia para la construcción y explotación en igualdad de circunstancias, de cualquiera otra línea en el Territorio del Yuruari.	Este contrato fué celebrado dos veces; la primera con los señores de la Haute y Co de París en julio de 1886 y parece que estos señores lo traspasaron al Duque de Morny, quien celebró de nuevo el contrato en Caracas con el Ministro de Obras Públicas. La obra no fué realizada.
Prolongación del F. C. de Sabana de Mendoza hasta Valera.	De Sabana de Mendoza hasta Valera	30 de junio de 1889.	En París entre Guzmán Blanco y Benito Roncajolo.	El Gbno. contribuye con la 5ª parte del costo mensual del Ferrocarril si aquella no excede de B. 50.000.	Las condiciones de los fletes serán proporcionales a las distancias recorridas, las mismas que las existentes para el F. C. de la Ceiba a Sabana de Mendoza.	99 años.	3 pies ingleses. Los rieles serán de acero y el material fijo y rodante de primera clase.		La Empresa podrá tomar de ambos lados de la vía, si existen, mil metros de terrenos baldíos.	Terminada la línea la Empresa reembolsará al Gobierno las sumas gastadas mensualmente, con títulos y acciones de las mejores que emita. El Ferrocarril de La Ceiba a Sabana de Mendoza y el presente debían formar el Gran Ferrocarril de La Ceiba, pero no se construyó sino hasta Motatán. La obra fué realizada de conformidad con este contrato.
F. C. del Táchira. (Encontrados a La Fría).	Desde Encontrados en el río Catatumbo, Estado Zulia, hasta La Fría.	31 Dicie. de 1892.	En Caracas por el Ministro de Obras Públicas con Juan Roncajolo, por sí, y por el Crédito Mobiliario de París, Ibo Bosch y Andrés Roncajolo.		Las tarifas de pasajes y fletes se fijarán por la Emp. de acuerdo con el Gobno. 50% de rebaja para el Gobierno.	90 años.	1 metro y 7 centímetros.	La Emp. no tendrá derecho a ninguna subvención ni garantía del Gobno., y como única contribución pagará al Tesoro Nacional el 5% del prod. liq. que arroje la explot. de conf. con el decreto de 30 de nov. de 1892.		La obra fué realizada.
F. C. de Mérida a El Vigía.	Sal de Mérida y se une con la Estación El Vigía del F. C. de Sta. Bárbara a El Vigía.	26 de jun. de 1893.	En Caracas por el Ministro de Obras Públicas y el Gral. Salomón Delgado, por sí, y en rep. de los Sres. Aristides Matute, James A. Scott y Salomón Delgado.		La tarifa se fijará por la Empresa de acuerdo con el Gobierno Nacl. quien percibirá el 50% de rebaja.	90 años.	1 metro y 7 centímetros.	Los concesionarios depositarán en la Tesorería Nacional la suma de B 20.000 como garantía según lo establece el Decreto sobre construcción de Ferrocarriles. Esta suma se devolverá a los concesionarios cuando éstos inicien los trabajos.		La obra no fué realizada.

