

LA CRISIS SOBRE RIELES:  
EL GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA,  
UN PROYECTO DE INVERSION ALEMANA

ROLF WALTER

## 1. *El proyecto y su financiamiento*

A finales del siglo XIX la economía mundial se desarrolló hacia una diferenciación cada vez más clara entre una periferia agraria y productora de materias primas por un lado, y los centros industriales y manufactureros por el otro, situación que posiblemente no se evidenciaba tanto en los *terms of trade* como en las cifras de producción. En todo caso, los países industrializados se esforzaban no sólo por asegurarse fuentes de materias primas industriales, sino también por responder al aumento de la demanda en objetos de consumo, como consecuencia del aumento de los ingresos reales en sus países. El aumento de la demanda en objetos de consumo y el crecimiento de los precios estimulaban a los productores de ultramar a una intensificación del cultivo y requería de inversiones correspondientes en cuanto al sistema de comunicaciones e infraestructura. Como en Venezuela no existía el capital necesario para ello, y el Presidente Antonio Guzmán Blanco asumía una posición favorable ante potenciales inversiones extranjeras, la inversión de capital en Venezuela parecía muy prometedora. Más aún, si se tomaban en cuenta las exitosas inversiones de varias empresas de ferrocarril inglesas<sup>1</sup> que hacían ganancias, y la posición importante de la que gozaba el capital comercial alemán establecido tradicionalmente en el país. Por otra parte, las industrias alemanas, que se resentían del descenso paulatino de la coyuntura ferroviaria con la llamada "crisis fundacional" en Alemania, buscaban contratos extranjeros con posibilidades para envíos posteriores regulares. Como los bancos *se relacionaban estrechamente* con las empresas industriales, era obvio acoplar las inversiones extranjeras a los intereses del capital. Con este sistema de los llamados *tied loans* una gran parte del crédito invertido permanecía en el país inversor.

El primer impulso para la construcción del ferrocarril alemán en Venezuela partió de la firma Krupp en Essen. La empresa encomendó al ingeniero Lorenz Albert Müller la consecución de la concesión correspondiente en Venezuela. Müller era un experimentado ingeniero ferro-

---

<sup>1</sup> No debe olvidarse que de 48 empresas ferroviarias con concesiones entre 1858 y 1892, sólo quedaban funcionando diez a finales de siglo (Landaeta Rosales, Manuel: *Gran Recopilación Geográfica, Estadística e Histórica de Venezuela*. Tomo II. Reimpresión Caracas 1983, p. 221).

viario que había trabajado para empresas inglesas en Suiza, Rumania, Brasil y Argentina, antes de venir a Venezuela y traer a su familia en 1888. Oriundo de Frankfurt, era además suegro del comerciante Ewald Jagenberg, muy conocido en Venezuela. Müller se dirigió a Juan Rodolfo Lesseur, influyente comerciante alemán y socio de la casa comercial Lesseur, Römer y Co. en Caracas, pidiendo su mediación. Este consiguió, en 1887, el permiso para la línea Caracas-Cagua, por lo cual Müller se comprometió a pagarle, en nombre de la empresa Krupp, 30.000 libras esterlinas. Por su parte, Lesseur posiblemente se comprometió a pagar 30.000 libras a Guzmán Blanco y 1.500 libras a un señor José Cecilio Castro<sup>2</sup>. Es probable que este último fuera el mediador entre Lesseur y el Presidente. Müller entregó la concesión para Krupp (del 3 de agosto de 1888, para la línea Caracas-San Carlos, y por un lapso de 99 años, según su Art. 1)<sup>3</sup> en el mismo año a dos bancos, el *Berlines Disconto-Gesellschaft* (Sociedad de Descuento de Berlín) y el *Norddeutsche Bank* (Banco Alemán del Norte), estrechamente ligado al primero. Los dos bancos fundaron entonces el 20 de noviembre de 1888 la *Große Venezuela Eisenbahn-Gesellschaft* (Gran Sociedad Ferroviaria de Venezuela) con un capital de 10 millones de marcos oro. La relación con los bancos se estableció probablemente a través del hamburgués F. H. Ruete, propietario de grandes haciendas de café en Venezuela. Ruete y Max von Schinkel (*Norddeutsche Bank*) se encontraron posiblemente a finales del año 1887 en la estación termal de Kalsbad Spa con Guzmán Blanco, llegando entonces a un acuerdo<sup>4</sup>. Aquí se establecieron las bases para el proyecto de inversión extranjera más grande que se haya dado en la Venezuela de esa época. Krupp se vio compensado por sus esfuerzos con los encargos y comisiones que se le dieron para rieles, ruedas y ejes, pudiendo aprovechar así mejor sus capacidades ociosas. Pero también otras empresas de la zona del Ruhr y de otras regiones industriales alemanas fueron recordadas, por ejemplo, la *Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann* (Fábrica sajona de máquinas, antes R. H.) en Chemnitz, que producía las locomotoras, y la *Union, Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen und Stahl-Industrie* (Sociedad Anónima para Minería e Industria de Hierro y Acero) de Dortmund, que suministraba los durmientes y los anclajes. *El Disconto* poseía participaciones en ambas empresas. Entre los proveedores se encon-

---

<sup>2</sup> N. Sporn, *Venezuela-Krise [El Conflicto Venezuela]*, p. 261, fundamentado en HA Krupp, FAH, IV C 16, pp. 60-72.

<sup>3</sup> Agmre, Vol. 104, Com. Mix. p. 149.

<sup>4</sup> Schinckel, Max von: *Lebenserinnerungen [Memorias]*, Hamburg 1929, p. 234.

traban también la *Gutehoffnungsbütte* (Mina de la Buena Esperanza) de Oberhausen y la empresa *Zypen & Charlier* en Köln-Deutz (Colonia) que montaba los vagones. Incluso el carbón para las locomotoras provenía de minas del Ruhr. Para la construcción del Gran Ferrocarril se embarcaron más de 50.000 toneladas de material por un valor de 20 millones de marcos (1888-1894). La mayor parte llegaba por medio de la línea de vapores *Hamburgo-América* (HAL) a Venezuela. No es de extrañar que la HAL se convirtiera para 1900 en la mayor compañía naviera del mundo con un capital de 85 millones de marcos y 70 vapores con 341.902 toneladas de registro bruto <sup>5</sup>. Había establecido en los años 1870 una comunicación continua con las Indias Occidentales, al igual que la *Lloyd* de Alemania del Norte. Para finales de siglo, la HAL transportaba además la mitad de todo el café venezolano y compró por ello las líneas navieras de *Freitas* y *Kosmos* <sup>6</sup>.

El Gobierno en Berlín, a quien se dirigió el *Disconto* inmediatamente después de la creación del *Gran Ferrocarril*, pronto renunció a sus temores iniciales, al reconocer lo provechoso del proyecto, y envió a los dos ingenieros ferroviarios Jungbecker y Carl Plock. Estos presentaron en julio de 1888 un extenso informe al Ministerio de Relaciones Exteriores en Berlín. En 1889 se les unió el ingeniero Hermann Müller. No debe olvidarse que, a pesar de la euforia general del momento, existían opiniones más cautas y se hicieron algunas *advertencias*. Así, el cónsul alemán en Puerto Cabello, Richard Beselin, había señalado ya en febrero de 1889 que la línea proyectada tendría una importancia secundaria si no se adquiría además la línea inglesa de Caracas-La Guaira. Algo parecido argumentaba el representante ministerial en Caracas, Otto von Peyer; pero ambos consejos fueron desoídos tanto por el *Disconto* como por el Gobierno del Kaiser.

<sup>5</sup> N. Sporn, *Venezuela-Krise*, p. 261 y sig.; R. Fiebig-von Hase, *Konfliktherd [El Foco del Conflicto]*, p. 181 y sig.

<sup>6</sup> H. H. Herwig, *Germany's Vision of Empire in Venezuela 1871-1914*, Princeton, 1986, p. 21; comp. Schwarz, Tjard/Halle, Ernst von (Edit.): *Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande [La Industria Naviera en Alemania y el Extranjero]*, Berlín, 1902; Baasch, Ernst: *Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika [Aportes a la Historia de las Relaciones Comerciales entre Hamburgo y América]*, Hamburg 1892, p. 220 y sig.; Herschel, Frank Bernard: *Entwicklung und Bedeutung der Hamburg-Amerika Linie [Desarrollo y significación de la Línea Hamburgo-América]*, Berlín 1912, *passim*; Kresse, Walter: *Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824-1888 [Las Rutas de la Flota Comercial de Hamburgo]*, Hamburg 1972, p. 230 y sig.; Himer, Kurt: *Die Hamburg-Amerika-Linie: Im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung 1897-1907 [La Línea Hamburgo-América en la Sexta Década de su Desarrollo]*, Hamburg 1907, p. 53; Mathies, Otto: *Hamburgs Reederei 1814-1914 [Los Astilleros de Hamburgo]*, Hamburg 1924, p. 16 y sig. *passim*.

Hablar del *Gran Ferrocarril* es hablar del *Disconto* que había asumido el financiamiento del proyecto. Además, debe recordarse que en 1896 el *Disconto* entró en un grupo financiero anglo-francés por medio del crédito de 50 millones de bolívares, grupo con el cual el financiamiento del *Gran Ferrocarril* estaría íntimamente ligado, ya que, con una parte de este crédito, debían pagarse los costos del ferrocarril mismo, costos que superaban lentamente todas las predicciones anteriores. Al *Gran Ferrocarril* correspondían 26 millones de bolívares de este crédito. Con el dinero restante se debía satisfacer a las líneas inglesas en Venezuela (más de 12 millones de bolívares) y cubrir con 2 millones de bolívares los otros proyectos alemanes, como por ejemplo, una suma de garantía para el matadero de Caracas, cuya construcción había asumido la empresa *Beton-und Monierbau AG* de Berlín (Sociedad Anónima de Construcción en Concreto y Hormigón Armado) <sup>7</sup>. Además —y este detalle resulta gracioso tomando en cuenta los futuros acontecimientos— una pequeña parte del crédito debía invertirse en la compra de dos barcos de guerra para los militares venezolanos. El posterior Ministro de Finanzas, Claudio Bruzual Serra jugó entonces un papel importante como mediador.

A pesar de las fuertes críticas que el contrato recibió por parte de la opinión pública venezolana —se hablaba de una germanización y del Congo alemán— que no era del todo constitucional (domicilio del juzgado correspondiente en caso de conflicto según artículo 149 de la Constitución Venezolana), se estableció legalmente. Habría que subrayar aquí que esta inversión alemana en Venezuela era considerable, si se advierte que Venezuela, por lo demás, no era un país muy tomado en cuenta por los inversores extranjeros.

## 2. *La situación en Venezuela y los proyectos ferroviarios ingleses*

La situación de las comunicaciones terrestres en Venezuela hasta la segunda mitad del siglo XIX era calamitosa. Los alimentos u otros materiales se transportaban en mulas o con carretas primitivas. Esto no sólo era trabajoso, sino también costoso. Resultaba más económico, por ejemplo, transportar una tonelada de mercancía de Liverpool a La Guaira, que de Barquisimeto a Tucacas o Puerto Cabello. Cuando se comenzaron a explotar en mayor escala minerales y productos primarios más pesados,

---

<sup>7</sup> La *AG für Beton und Monierbau* recibió más tarde dos indemnizaciones del fondo de reclamación de 289.000 marcos y 4.678 marcos (AGMRE, Com. Mix., vol. 105; Rekl. N° 13. Schiedsspr. N° 56 del 21.9. 1903).

se hizo cada vez más necesaria una forma de transporte masivo. Efectivamente, el tren más antiguo existente en Venezuela conectaba el puerto de Tucacas con el sitio de las minas de cobre en Aroa. Se construyó, según Wilhelm Sievers, en 1869, según Bürger y Schöffner en 1873, y tenía 88,6 km. de largo. Ya Humboldt había mencionado las minas de Aroa, regentadas en 1830 por la compañía inglesa *Bolivar Mining Company* y, luego, por la *South-American Copper Syndicate*, para pasar más tarde a manos de la *Bolivar Railway Company*, quien construyó la línea ferroviaria. La producción máxima de las minas alcanzó en 1891 unas 34.341 toneladas, prueba evidente de la importancia de *un sistema de transporte masivo* para la región.

Al tren minero de Tucacas a Aroa le sigue, una década más tarde, el tren de montaña de La Guaira a Caracas. Este representaba no sólo una forma de transporte eficaz para llevar los productos de la capital al puerto, sino también un factor de prestigio para Antonio Guzmán Blanco. Se inauguró en 1883, justo para el centenario de Simón Bolívar. Pero, sobre todo, era el primer tren para pasajeros en Venezuela, algo que emocionaba a sus contemporáneos:

“Este ferrocarril de 38 km. de largo es una excepcional obra maestra de la ingeniería inglesa; pues por una parte debe superar en un pequeño tramo una altura de 900 m y escalar la impresionante cordillera costera, por otra las rocas de estas montañas son tan escarpadas que la construcción de la línea despierta gran admiración. En efecto, es un verdadero tren de montaña con interminables tramos en zig-zag, múltiples túneles y curvas de un radio espantosamente pequeño, lo cual no impide que pueda bajarse rápidamente, mientras que el viaje ascendente se realiza en forma mucho más lenta. Por este ferrocarril se abandonó la carretera a La Guaira, cosa que ha sido un error, ya que en repetidas ocasiones se ha paralizado totalmente el tráfico cuando las fuertes lluvias y graves deslizamientos ocasionales han cerrado el paso al tren. Esto suele suceder algunas veces al año. . . En 1885 transitaban dos trenes al día en cada dirección. Además, La Guaira está comunicada con sus suburbios Maiquetía y Macuto por trenes que salen frecuentemente, pues a diario van diez trenes en cada dirección (7 km.)”<sup>8</sup>.

Esta línea, como aquella terminada en 1887 entre el puerto más importante después de La Guaira, Puerto Cabello, y la ciudad más importante después de Caracas, Valencia, se construyó con dinero inglés y bajo la dirección de ingenieros británicos. “El tren sigue la costa desde Puerto Cabello hasta El Palito en 14 km. y utiliza el valle del río Agua Caliente hasta Las Trincheras en 22,4 km. más subiendo a 560 m. de altura, y baja luego pasando por Nagua-

---

<sup>8</sup> Sievers, Wilhelm: *Venezuela*, Hamburg 1888, p. 338.

nagua, a Valencia (aprox. a 360 m.). En total cubre 54,4 km. de largo, que recorre en 2 horas y media, y tiene 5 estaciones, pero su construcción no fue ni remotamente tan difícil ni sus paisajes tan extraordinarios como en el caso del tren entre Caracas y La Guaira”<sup>9</sup>.

### 3. *El trayecto, el proceso de la construcción y los problemas geológicos y topográficos del Gran Ferrocarril*

Las líneas inglesas se complementaron e intercomunicaron entre 1888 y 1894 por medio del *Gran Ferrocarril de Venezuela*. Inicialmente, se había proyectado una alternativa inglesa que nunca se realizó, desde Caracas, pasando por Santa Lucía y los Valles del Tuy, hasta Las Tejerías. Luego Krupp y Müller lograron, como lo mencionamos antes, la concesión<sup>10</sup>.

Según el *Informe Anual* de la empresa, el *Gran Ferrocarril* contaba en 1894 con 18 locomotoras, 31 vagones para pasajeros, 8 de equipaje, 29 para transportar ganado y 115 para carga en general<sup>11</sup>.

Por supuesto, la construcción de la línea tuvo sus complicaciones. Obstáculos y dificultades se presentaban regularmente. Así, el 17 de enero de 1890, el ingeniero asistente Ferdinand Westphal, quien se encontraba al servicio del *Gran Ferrocarril*, fue herido a su regreso de Antímamo, camino a su estación en Los Teques, por un piquete de soldados estacionados a la salida sur de Antímamo. El tiro en la pierna fue tan grave que 4 días después moría a causa de su herida. El residente ministerial alemán en Caracas, quien había pedido varias veces un informe oficial sobre el suceso, no obtuvo respuesta hasta noviembre de 1894<sup>12</sup>. En abril de 1892, durante los combates de la “Revolución Legalista”, un empleado de la *AG für Monierbau G. Damitz*, quien trabajaba en el trayecto de La Tijera, fue obligado a abandonar su residencia que seguidamente fue registrada por las tropas del general Ascanio. Después de la visita encontró en su lugar de trabajo a sus aproximadamente 50 hombres, alemanes, ingleses, franceses, junto a los subempresarios italianos, atados de manos. Casi todo había sido robado, por lo cual el

<sup>9</sup> Sievers, Wilhelm: *Venezuela und die deutschen Interessen* [Venezuela y los intereses alemanes], Halle a. S. 1903, p. 61.

<sup>10</sup> Lorenz Albert Müller era oriundo de Frankfurt/Main. Müller estuvo primero en Suiza, en Rumania, Brasil y Argentina, trabajando para empresas ferroviarias inglesas, antes de venir a Venezuela y colaborar en la construcción del gran ferrocarril estatal. Le gustó tanto el país que trajo a su familia en 1888. Trabajó hasta 1891 en el proyecto ferroviario, que fue terminado luego por Carl Plock junto con Dietrich Knoop.

<sup>11</sup> H. Herwig: *Vision*, p. 84.

<sup>12</sup> Agmre, tomo IV, vol. 41 del 5.2. 1890, fol. 60; comp. vol. 75 del 4.11.1894.

trabajo tuvo que suspenderse por un tiempo<sup>13</sup>. En diciembre de 1892 se le comunicó a la gerencia del *Gran Ferrocarril* el asesinato de un ingeniero de sección, Ferdinand Bayer, austríaco de nacimiento. También en este caso, se esperó en vano un informe oficial de las autoridades venezolanas<sup>14</sup>. Tales bajas e interrupciones pueden comprobarse en muchos otros casos y frenaron considerablemente el avance de la construcción.

El ferrocarril remontaba el valle del río Guaire hasta Los Teques; el 1 de abril de 1890 se inauguró la primera parte hasta Las Adjuntas (15 km.); el 1 de junio su continuación hasta Los Teques (1.171 m. de altura). Sievers escribió al respecto:

“En este trecho el tren sube en 20 km. a unos 250 m. de altura. Luego comenzaban las dificultades, pues se debía entrar en la región montañosa de Los Teques para bajar después a Las Tejerías a sólo 570 m. en el valle del Tuy. La altura se traspasó en el túnel de Corazal a 1.226 m. y ubicado a 7 minutos de Los Teques. El descenso se realizaba por impresionantes curvas rodeando el abismo de 500 m. de profundidad en Las Mostazas por medio de innumerables túneles y viaductos; en total se cuentan en todo este trayecto de 180 km. de largo 86 túneles y 182 puentes y viaductos, y de éstos la mayoría se encuentra en la parte montañosa entre Las Adjuntas y Las Tejerías. Por la destrucción de una parte de la vía causada por las lluvias extremadamente fuertes del 7 al 10 de octubre de 1892 sólo se estableció el tráfico ininterrumpido a Mostaza (40 km.) el 1 de enero de 1893, y a la estación Begonia a la salida de la Mostaza (56 km.) en mayo de ese mismo año. Mientras tanto se había comenzado con la construcción desde Valencia, avanzándose más rápido en las regiones llanas al norte del lago, aun cuando el dique de Mariara, que había que levantar sobre la cola más interna del golfo del lago, ocasionara algunas dificultades. El 1° de marzo de 1893 se inauguró el trecho entre Valencia y Guacara, el 1° de junio de 1893 aquel entre Guacara y San Joaquín, el 30 de noviembre su continuación a Maracay y por fin, después de 6 años de trabajo, el 20 de enero de 1894 se completó la línea en Cagua, a 109 km. de Caracas. La duración del viaje es de 7 horas 3/4, por lo cual se puede salir de Caracas a las 7 de la mañana, llegar a Valencia a las 3 de la tarde, y, utilizando el tren inglés de Valencia, finalizar el viaje en Puerto Cabello hacia las 6 de la tarde. A la inversa se sale de Puerto Cabello a las 8 de la mañana, arriba a las 10 y media en Valencia y hacia las 6 y media, ya oscureciendo, en Caracas. Los vagones están construidos como los grandes vagones continuos württembergueses, la 1ª clase está dotada de asientos de cuero y espejos, la 2ª con

<sup>13</sup> Agmre, tomo IV, vol. 41, fols. 138-140; Damitz al conde Kleist-Tychow el 20.4. 1892; comp. Kleist a Urbaneja el 20.4. 1892, fol. 135.

<sup>14</sup> Agmre, vol. 41, fol. 268, Kleist a Rojas el 19.12 1892; comp. Kleist a Rojas el 2.1. 1893 (fols. 289 y sig.).

bancos de madera, y pequeñas locomotoras de montaña arrastran los vagones. Las estaciones son aireadas y funcionales, rodeadas de jardines, y el personal se compone de alemanes y venezolanos. Los trabajos de movimiento de tierra se aproximaron a un total de 3 millones y medio de metros cúbicos, los trabajos de albañilería 300.000 metros cúbicos y se emplean a diario entre 3.000 y 5.000 trabajadores, sobre todo venezolanos, italianos, polacos y alemanes. Los costos de la construcción sumaron unos 65 millones de marcos, demasiado para la rentabilidad del ferrocarril, sobre todo porque éste se ve limitado en su funcionamiento por las frecuentes revoluciones, por el incumplimiento en el pago de la suma de garantía del 7% por parte del Gobierno venezolano, y porque no se adquirió al menos una de las dos líneas inglesas de conexión con los puertos, por lo cual el tren alemán no puede aprovechar el tráfico portuario”<sup>15</sup>.

Hasta 1920 el total de las líneas ferroviarias venezolanas abarcaba unos 1.000 km. Otto Bürger dio una visión general sobre el tema<sup>16</sup>. Sin embargo y a pesar de esta cifra, Emil Zimmermann de San Esteban de Puerto Cabello escribía en 1925: “Faltan ferrocarriles”<sup>17</sup>.

#### 4. *Sobre la cuestión de la rentabilidad del Gran Ferrocarril*

Aun cuando se obvian todos los demás problemas y sólo se tomen en cuenta los enormes *daños causados por el clima* en épocas de lluvia, como los describe Sievers en ocasión de su segundo viaje a Venezuela, habría que dudar de la rentabilidad de este proyecto ferroviario:

“Ya en junio de 1892 había llovido tan fuerte en Venezuela, que el general Crespo perdió toda su caballería en los inundados y empantanados Valles del Tuy, circunstancia que contribuyó en mucho a sus primeros fracasos en su campaña contra Caracas. Luego, el 11 de julio, sucedió la primera catástrofe. Fortísimas lluvias elevaron el nivel de las aguas del río Guaire entre Los Teques y Caracas, formando un nuevo cauce a 3 km. de distancia de Antimano. El río se desvió de la antigua casa de Guzmán Blanco hacia la orilla sur, arrastró consigo el dique ferroviario de 4 km. de alto que se encontraba allí ocasionando la caída de unos 200 m. de vías y llevándose los rieles del tren alemán”<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> W. Sievers, 1903, pp. 62-65.

<sup>16</sup> O. Bürger, *Venezuela*, p. 235.

<sup>17</sup> *Der Auslandsdeutsche*, [El Alemán en el Extranjero] Año VIII, Nr. 5, 1º número de marzo 1925, p. 129.

<sup>18</sup> Sievers, Wilhelm: *Zweite Reise in Venezuela in den Jahren 1892/93* [Segundo Viaje a Venezuela en los años 1892/93] Hamburg 1896, p. 27.

A estos daños meteorológicos se sumaban *aquellos ocasionados por la revolución* de 1892. Estos se estimaron en un total de 1,85 millones de bolívares<sup>19</sup>. En abril de 1892 el conde Kleist protestaba “por las dificultades en la continuación de los trabajos de construcción... que afronta la compañía por los continuos reclutamientos en la obra y en los campamentos de empresarios e ingenieros”, y señalaba “el gran interés que los dos bancos alemanes —la dirección del *Disconto* en Berlín y del *Norddeutsche* en Hamburgo, y con ello el capital alemán— tiene en la empresa del *Gran Ferrocarril de Venezuela*”. Como especialmente molestos señalaba los reclutamientos en Los Teques y alrededores así como en Las Tejerías, “mientras que en el trecho entre Valencia y Guacara (aprox. 17 km.) tales interferencias habrían causado la ausencia de todos los trabajadores y por ello la interrupción de los trabajos...”<sup>20</sup>. La empresa le había recordado al Ministerio de Obras Públicas “que los trabajadores ferroviarios estaban exonerados del servicio militar”<sup>21</sup>. Expresaba su temor de que, en vista de “las circunstancias políticas del país, las interrupciones de los trabajos aumentarían tanto como para dañar considerablemente a la empresa”<sup>22</sup>. Kleist le pedía al Ministro de Relaciones Exteriores venezolano “que colaborara en el mantenimiento del orden en la zona de construcción, cosa que interesaba no sólo al capital alemán —hasta el momento con aproximadamente 30 millones de marcos invertidos— sino también a empresarios e ingenieros alemanes y suizos, así como a gran cantidad de trabajadores alemanes, austríacos e italianos”<sup>23</sup>.

La dirección del *Gran Ferrocarril* también solicitó la mediación del conde Kleist para la importación de dinamita<sup>24</sup>. La empresa había recibido el permiso en 1888 para importar 100 toneladas de dinamita y el 21 de septiembre de 1891 había solicitado autorización del Gobierno para importar hasta 50 toneladas más (Permiso del 15 de diciembre de 1891). Por cable se pidieron primero 25 toneladas (1.000 cajas) que fueron enviadas con la goleta inglesa *William Geak*. La factura consular la certificaba el cónsul venezolano en Hamburgo F. H. Ruete, de *Ruete & Co.* (4.1.1892)<sup>25</sup>. Por averías del barco, el envío no llegó a La Guaira sino el 31 de marzo de 1892. La empresa solicitó al Mi-

<sup>19</sup> H. Herwig. *Vision*, p. 84.

<sup>20</sup> Agmre, tomo IV, vol. 41, fol. 103 del 8.4. 1892. Conde Kleist al Ministro de Exteriores venezolano.

<sup>21</sup> *Ibid.*, fol. 103, reverso.

<sup>22</sup> *Ibid.*, fol. 104.

<sup>23</sup> *Ibid.*, fol. 104, traducción fol. 105.

<sup>24</sup> *Ibid.*, fol. 108 del 17.4. 1892.

<sup>25</sup> *Ibid.*, fol. 109.

nisterio de Guerra permiso para descargar, pero el Ministerio de Fomento retiró su autorización. La dinamita tuvo que llevarse a la fortaleza de San Carlos porque se consideraba contrabando. La empresa recurrió entonces a la vía legal, representada por los abogados Claudio Bruzual Serra y Santos Ortega. El representante del *Gran Ferrocarril* en ese momento era L. Schiricke<sup>26</sup>. Lo anterior es sólo una muestra de las *dificultades administrativas y jurídicas* que contribuyeron a crear un ambiente de descontento general innecesario y ponían en duda el trabajo de planificación y proyección de costos del proyecto. A ellos se unían las *dificultades financieras*.

En 1894 ya sumaban 4,86 millones de bolívares los costos de construcción abiertos, así como 345.820 bolívares de intereses y 567.000 bolívares correspondientes al 7% de la garantía de devolución. En 1895 se le pidió al enviado alemán en Caracas, Bodmann, interceder por el cumplimiento de los pagos convenidos con las empresas alemanas<sup>27</sup>, después que conversaciones previas entre el Gobierno venezolano y el *Gran Ferrocarril* habían fracasado. Bodmann pidió saber cuándo pagaría el Gobierno venezolano las sumas adeudadas<sup>28</sup>. El 25 de marzo de 1895 el Gobierno declaró que estaría dispuesto a ratificar definitivamente los acuerdos establecidos con el *Gran Ferrocarril*<sup>29</sup>. Pero esta respuesta no satisfizo al conde Rex, quien pidió el establecimiento de fechas precisas para los pagos pendientes<sup>30</sup>. Para salir de este atolladero, el general Crespo convino con el *Disconto* una nueva vía. El *Disconto* renunciaba al 7% de garantía sobre el capital de 44 millones de marcos, mientras que Crespo se comprometía al pago de los costos en un monto de 33 millones de bolívares, más el 5%, saldándose en 1% anual. De esta forma se transformó la garantía de intereses en un préstamo cuyas modalidades hemos descrito más arriba. Este capital debía cubrir la indemnización por los daños causados por la revolución de 1892, calculados en el monto mencionado de 1,85 millones de bolívares, así como asegurar los pagos mensuales garantizados al ferrocarril en un monto de 250.000 bolívares. El nuevo préstamo había sido otorgado por el *Disconto* a una cotización de 80%. En realidad, las condiciones del préstamo eran mucho peores para Venezuela, puesto que internamente se había acordado darle al *Disconto* una participación de 10 millones de bolívares (20% del préstamo de 50 millones de bolí-

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, fols. 110-113.

<sup>27</sup> Agmre, tomo V, vol. 42, fol. 246. Bodmann a Rojas el 22.3.1895.

<sup>28</sup> *Ibid.*, fol. 249 del 25.3. 1895; se recordaba el contrato del 8 de julio de 1887; comp. Bodmann a Rojas el 30.3.1895 (fol. 252).

<sup>29</sup> *Ibid.*, fol. 254; conde Rex a Fombona Palacio el 4.11.1895.

<sup>30</sup> *Ibid.*, fol. 260 del 18.1.1896; conde Rex a Rojas.

vares) como tasa de emisión adicional, con lo cual la relación de gastos representaba en definitiva sólo 60%. Para la amortización de la garantía de intereses y el pago de los intereses pendientes, se establecieron otros 24 millones de bolívares, para el pago de los compromisos venezolanos con acreedores franceses e ingleses; otros 14 millones de bolívares y los restantes 2 millones de bolívares se destinaron al pago de gastos administrativos, a la indemnización de reclamaciones menores y al pago de sobornos<sup>31</sup>. Sin embargo, el *Disconto* debía cancelar las reclamaciones inglesas, francesas y alemanas de 1892 sólo después de que el préstamo estuviera colocado en la Bolsa, por lo cual no tenía que invertir dinero efectivo en esta primera etapa. Pero la emisión pronto resultó un fracaso, con lo cual el *Disconto*, a pesar de las condiciones óptimas para sus intereses, no pudo ganar en el negocio. Al contrario: como ahora faltaba la garantía de intereses y sólo podía esperarse el 5% mencionado, el ferrocarril (con un capital básico de 60 millones de marcos en 1897) tuvo que ofrecer finalmente la rentabilidad necesaria. Ahora, tenían que responder los inversores por sí solos de las deficiencias en su política y disciplina de gastos durante la construcción del ferrocarril y comenzaron por ello a ejercer mayores presiones políticas. Precisamente este período coincidió con una mala cosecha de café en Venezuela que ocasionó una crisis económica. El *Disconto* tuvo que aceptar pérdidas en su negocio venezolano que sólo pudo disimular por medio de balances hábilmente maquillados. En 1900 —a diferencia de la tendencia general en Alemania— el banco se vio obligado a reducir su pago de dividendos en un 1%. Pretendió entonces un control de aduanas y finanzas en Venezuela para asegurar sus intereses, para lo cual intentó convencer a algunos círculos políticos en Alemania esgrimiendo el ejemplo de Inglaterra que acababa de haber tenido buenas experiencias con el establecimiento de un control financiero en Egipto<sup>32</sup>. Pero en 1899/1900 se sucedieron nuevas revoluciones en Venezuela. Los mayores gastos para el *Gran Ferrocarril* se producían ahora por la *continua suspensión de su funcionamiento*, ordenada por el Gobierno venezolano. En 1899/1900 se perdieron por esta razón 186.309 bolívares. Otros 184.455 bolívares de pérdidas se produjeron por daños materiales y otros 133.000 bolívares costaron las destrucciones causadas por las tropas, ocasionando además nuevas suspensiones del servicio. Las actas de reclamación contienen información detallada sobre la casi interminable cadena de interrupciones, destrucciones y daños<sup>33</sup>. Se había iniciado

<sup>31</sup> R. Fiebig-von Hase, *Konfliktherd*, p. 126.

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 130 y sig.

<sup>33</sup> Agmre, vol. 56, fols. 231 y sig.

el círculo vicioso entre revolución y crisis. A principios de 1902, el presidente Cipriano Castro le había ofrecido al *Disconto* unificar todos los préstamos venezolanos en un solo crédito de 72 millones de bolívares y utilizar algunas aduanas como “prenda”, proposición que fue rechazada por el Banco, desoyendo los consejos de su representante en Caracas, Knoop, y las recomendaciones expresas del embajador alemán Pilgrim-Baltazzi. Puede suponerse que el “Bloqueo” de diciembre 1902-enero 1903 hubiera podido evitarse de no mediar esta ciega obstinación por parte del Banco.

Aun cuando el *Gran Ferrocarril* había alcanzado a largo plazo cierta rentabilidad, las cifras de las cantidades transportadas, entre 14.933 toneladas (1894) y 45.609 toneladas (en el año de mayor actividad, 1908), indican que, a mediano plazo, la inversión no era rentable<sup>34</sup>. *Sus capacidades no fueron aprovechadas*. Esto es cierto sobre todo en comparación con el ferrocarril inglés de La Guaira-Caracas, construido con un capital de 18.180.000 bolívares (en el *Gran Ferrocarril* se invirtieron 79.000.000 bolívares)<sup>35</sup>, que transportó siempre mucha más carga que el tren alemán —exceptuando los años 1908 y 1909. En consecuencia, el *efecto de costo y utilidad*, la *capital ratio*, así como el *return on investmen* era bastante *más alto en el caso del ferrocarril inglés*.

Las empresas y bancos alemanes habían invertido alrededor de 65 millones de marcos oro en el proyecto del ferrocarril venezolano, lo cual representaba un tercio del total del capital alemán en Venezuela. Alrededor de 1920 el capital de la empresa, que había trasladado su sede de Venezuela a Berlín, equivalía solamente a 26 o 25 millones de bolívares, es decir 21 millones de marcos oro. Sin embargo, un balance de cuentas de 1919 demuestra que el ferrocarril alemán en Venezuela,

<sup>34</sup> Peso de la carga transportada por el *Gran Ferrocarril* (en toneladas):

Años	Toneladas	Años	Toneladas	Años	Toneladas
1894	14.933	1901	25.508	1908	45.609
1895	23.118	1902	24.054	1909	38.444
1896	23.683	1903	30.796	1910	33.528
1897	24.695	1904	31.050	1911	38.735
1898	26.370	1905	26.352	1912	42.563
1899	23.002	1906	34.720	1913	42.940
1900	24.952	1907	38.513	1914	39.259

(M. Izard, *Series*, p. 207).

<sup>35</sup> M. Izard, *Series*, p. 211.

después de las pérdidas iniciales, alcanzó cierta rentabilidad a largo plazo (1919: 7,05%)<sup>36</sup>. La empresa obtuvo en este año ingresos brutos de 3,78 millones de bolívares con un costo de funcionamiento de 1,93 millones de bolívares. Los ingresos provenían en un 30,7% del transporte de personas y en un 60,9% del transporte de carga.

Por lo demás, las opiniones sobre la rentabilidad de la empresa divergen considerablemente. Hermann Ahrensburg<sup>37</sup>, el director de tránsito del *Gran Ferrocarril*, estaba relativamente satisfecho con las ganancias de la empresa, cosa que no debe extrañar si se compara su situación con la del director de tránsito anterior. La visión de Schöffer era más crítica:

“Este tren de montaña audazmente construido incluye en su corto trayecto 212 puentes, 86 túneles y 25 estaciones, consumió 60 a 70 millones de marcos, *pero por desgracia nunca fue rentable*. (Subrayado R. W.). No pudo aprovechar la explotación de nuevas tierras ya que pasaba por viejas regiones de cultivo y los plantadores de café prefieren seguir llevando su carga en burros, ya que no les importa un viaje un poco más largo. Durante su construcción el precio del café bajó a un 1/5 de su valor anterior, esto y continuas revoluciones afectaron la economía del país y frustraron una liquidación positiva en la empresa ferroviaria. Viajeros de todas las nacionalidades reconocieron el trabajo competente, el orden ejemplar del funcionamiento, el aspecto limpio de los empleados, de las estaciones con sus jardines y flores y la seguridad de todas las instalaciones. Pero lamentablemente las malas experiencias sufridas han asustado al capital alemán para emprender otras actividades parecidas, y se dejó el ramo ferroviario a los ingleses y americanos que restringen toda construcción a lo más necesario y construyen por ello más barato. Cuando cualquier lluvia tropical vuelve intransitables trechos completos, el tráfico debe esperar hasta que se realicen composiciones superficiales. El ferrocarril alemán estaba demasiado bien construido”<sup>38</sup>.

Podría añadirse que era una empresa demasiado ‘alemana’.

## 5. Resumen y consideraciones finales

Si se observan los puntos de interés del capital alemán en Venezuela antes de la creación del *Gran Ferrocarril* en 1888, resaltan las dos ciu-

<sup>36</sup> O. Burger. *Venezuela*, p. 237 y sig.

<sup>37</sup> El nombre de Ahrensburg aparece más tarde en las actas de reclamación del bloqueo. Sus exigencias fueron rechazadas (Agmre, Com. Mix., vol. 105; Recl. N° 26. Sentencia N° 2 del 8.7.1903).

<sup>38</sup> Schöffer, Carl: *Das nördliche Südamerika Deutschtum und Auswanderung*. [El Norte de Suramérica. Lo Alemán y la Emigración] Berlín 1920, p. 11 y sig.

dades portuarias de Puerto Cabello y La Guaira <sup>39</sup>. Estos dos centros de comercio fueron conectados indirectamente por el tren alemán, como lo evidencia el trayecto de la línea por Los Teques-Cagua-Valencia. Además, se dieron efectos positivos, por ejemplo en 1899 con la hacienda “Mariara S.R.L.”, creada en Hamburgo, por cuyo territorio, ubicado al Norte del lago de Valencia, pasaba el tren y que posiblemente se estableciera en ese lugar por éste. Pero, frente a estos pocos estímulos, existía una serie de obstáculos, en parte previsibles, en parte no. Previsible era, por ejemplo, el peligro en cierta forma natural de derrumbes en la región montañosa de la costa entre Caracas y Cagua y su solución en cuanto a ingeniería se refiere. Así, se construyeron en este trecho no menos de 215 (!) puentes y 89 túneles, con lo cual los costos de construcción estipulados, de 155.000 marcos oro por kilómetro, se vieron más que duplicados (345.000 marcos oro). Además, el *Gran Ferrocarril* adquirió una concesión de una empresa ferroviaria inglesa para el trayecto parcial entre Cagua-Maracay-Valencia que ésta había abandonado presumiblemente por razones técnicas. Era previsible también que la garantía del crédito al Gobierno venezolano por más de 55 millones de bolívares fuera pagada sólo eventualmente. Además, era probable que para la inauguración del *Gran Ferrocarril* —a causa de los altos costos de construcción no previstos con anterioridad— la línea no iría a funcionar en forma rentable.

Entre los beneficiarios de la inversión se encontraba, como ya dijimos, una gran cantidad de empresas alemanas. Pero ellas no corrían con los riesgos, sino los bancos, sobre todo el *Disconto* <sup>40</sup>, que había comprometido no menos de un tercio del total de su capital de 170 millones de marcos oro en el proyecto venezolano. No parece necesario mencionar que las empresas citadas arriba eran los mejores clientes del *Disconto*, con lo cual éste se dedicaba a una política de consecución de comisiones y se preocupaba por el aprovechamiento de las capacidades ociosas de sus empresas-clientes. Pero por otra parte el banco se vio en la necesidad de realizar considerables amortizaciones, y esto a pesar de que los accionistas del *Gran Ferrocarril* habían tenido que sacrificar gran parte de su ganancia, pues los dividendos equivalían a cero hasta 1907, luego 1,25% y antes de 1914 nunca más de 1,5% <sup>41</sup>. La compensación por los daños causados por las revoluciones a finales de siglo, que ascendían

---

<sup>39</sup> Walter, Rolf: *Venezuela und Deutschland 1815-1870*, Wiesbaden 1983, p. 192 y sig.

<sup>40</sup> Su jefe fue F. H. A. Ruete, quien también pertenecía al directorio del Gran Ferrocarril.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 263; Disconto-Gesellschaft, *Geschäftsbericht* (1909-1917) [Sociedad Disconto, Informe de la empresa].

a dos millones de marcos, motivó el establecimiento en 1903 de una Comisión Mixta que los evaluó en un total de 743.578,75 bolívares (594.863 marcos). Se habían exigido 931.186,50 bolívares, por lo cual resultó una cuota de indemnización de un 79,9%. De los 51.615 bolívares adicionales, relacionados con la deuda interna consolidada de la empresa de un 6%, no se reconoció nada <sup>42</sup>.

Puede concluirse entonces que el proyecto de inversión del *Gran Ferrocarril* no pudo cumplir a mediano plazo y sólo en parte, a largo plazo, con la eficiencia y rentabilidad esperadas y esto tanto por causas topográficas y naturales, como por razones económicas (no existía una industria del hierro en Venezuela y sólo pocos trabajadores calificados, etc.), de demanda (el *Gran Ferrocarril* debía ayudar sobre todo al sector de exportación dominado por los extranjeros) y, por último, por los acontecimientos políticos del momento.

Aun cuando el ferrocarril de los alemanes en Venezuela no representa un buen ejemplo económico, quizás lo sea en un sentido ecológico: “Los parques y bosques sembrados por el ferrocarril son un maravilloso adorno para esta región montañosa generalmente yerma y desolada y son considerados por los nativos como un buen ejemplo de una reforestación exitosa, y por ello muy visitados” <sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> Agmre, Com. Mix., vol. 105; Recl. N° 17, Sentencia N° 70 del 26.9.1903; vol. 56, fols. 498-500.

<sup>43</sup> *Der Auslandsdeutsche*, Año VIII, N° 11, 1° número de junio 1925, p. 318.