

EL FERROCARRIL NACIONAL LA VELA-CORO*

*Blanca De Lima***

RESUMEN

El artículo aborda aspectos de la historia del Ferrocarril La Vela-Coro, presentando tanto sus particularidades como los comunes denominadores de la dinámica de la red ferroviaria nacional, y utilizando su estudio para descartar postulados apriorísticos manejados para la historia de Coro y su región de influencia, como el aislamiento y la escasa productividad e inversión. Se realizó revisión de fuentes primarias en Coro y Caracas, fuentes hemerográficas y fuentes secundarias recientes de historia regional falconiana. El estudio asoma la realidad de una región que por encima de dificultades de comunicación, políticas y otras, estableció contactos permanentes nacionales e internacionales, insertada en la mecánica arrolladora del capitalismo en expansión. Las circunstancias que rodearon el devenir del Ferrocarril La Vela-Coro hacen posible ver el escenario del Falcón agroexportador en su ocaso y desaparición, el fallido intento industrializador que vivió la ciudad de Coro, el estatismo que marcó la explotación de la vía y el discurso de la modernidad sembrado en la elite comercial-industrial coriana en su evolución del guzmancismo al gomecismo.

Palabras clave: comercio, industria, carbón, exportación, Curazao.

ABSTRACT

This paper approaches aspects of the history of the Railroad La Vela-Coro, presenting as much its particularities as the common denominators of the dynamics of the national railway network, and using its study to discard postulates handled for the history of Coro and its region of influence, like the isolation and the little productivity and investment. It was made revision of primary sources in Coro and Caracas, newspaper sources and recent secondary sources of regional history. The study shows the reality of a region that over difficulties of communication, policies and others, made national and international permanent contacts, inserted in the sweeping mechanics of capitalism in expansion. The circumstances that surrounded happening of the Railroad La Vela-Coro do possible to see the scene of the Falcon agro exportation in their decline and disappearance, the insolvent industrialization attempt that lived the city of Coro, the statism that marked to the operation of the route and the speech of the modernity seeded in elite coriana commercial-industrialist in its evolution of the guzmancism the gomecism.

Key words: commerce, industry, coal, export, Curazao.

* Nota del Editor. Este artículo fue recibido en mayo del 2004, y aceptado para su publicación en mayo del 2005

** Licenciada en Antropología Social. ENAH. México (1979), Maestría en Arquitectura. UNAM. México (1995), Doctorado en Historia. UCV (2001). Docente e investigadora de la Universidad Nacional Experimental Francisco de Miranda.

INTRODUCCIÓN

Doce kilómetros y medio, la distancia entre Coro y su puerto, dieron vida durante cuarenta años (1897-1938) a la vía férrea más pequeña de Venezuela: el Ferrocarril Nacional La Vela-Coro. El abordaje de su dilatado tendido y accidentada historia permite comprender a Coro, su puerto y región de influencia, y a los grupos de poder que, por encima de dificultades de comunicación, políticas y otras, establecieron contactos permanentes nacionales e internacionales, insertados, junto al pequeño tren, en la mecánica arrolladora del capitalismo en expansión sobre las mismas bases que hasta hoy se conservan: mercado interno consumidor de productos económicos, exportación a los grandes centros capitalistas, industrialización fracasada, dependencia del capital externo, incursión fracasada del Estado en aspectos económicos.

Las circunstancias que rodearon el devenir del Ferrocarril La Vela-Coro permiten advertir más que un intento fallido en materia de vías de comunicación; el recorrido por su historia hace posible ver el escenario del Falcón agroexportador en su ocaso y desaparición, el fallido intento industrializador que vivió la ciudad de Coro, el estatismo que marcó la explotación de la vía y el discurso de la modernidad sembrado en la elite comercial-industrial de Coro en su paso del guzmancismo al gomecismo.

1. Los esfuerzos del capital nacional

La puja por este tren encuentra a Falcón en un periodo de expansión económica, soportada sobre el comercio exportador-importador que detentaban, en lo fundamental, los descendientes de la comunidad sefardita curazoleña, por entonces en pleno proceso de cambio cultural¹. Del capital comercial se había avanzado hacia el capital industrial e incluso al financiero. Desde 1878 la ciudad de Coro vivía la progresiva apertura de pequeñas industrias que

cimentaban su prosperidad en el mercado local, nacional e incluso internacional². En materia financiera, Coro ve en 1896 la creación de la Sociedad de Economía y Préstamos, institución bancaria de explosivo crecimiento que comenzó con un capital efectivo de 8800 Bs., el cual en tres años había ascendido a 225.000 Bs., manteniéndose en ascenso incluso por encima de la Revolución libertadora³. Conceptos como modernidad, progreso, trabajo, inversión, ciencia y libertad permeaban a los grupos de poder radicados en Coro; mismos que se expresaron en la actividad de sociedades culturales y en textos de los periódicos locales, venidos de la política, de la inversión y de las letras; un ejemplo de este pensamiento, de fuerte raíz liberal, son los artículos del abogado David López-Fonseca Curiel y la publicación *Anales de la Sociedad Científico-Literaria*⁴.

De este discurso de la modernidad formaba parte la idea de los caminos de fierro como máximo vehículo de progreso y tecnología comunicacional de punta; los caminos de fierro, considerados como solución definitiva al problema de vías de comunicación y fuente de grandes negocios.

Diversos empresarios nacionales y extranjeros, personajes hasta hoy desconocidos y el gobierno nacional se involucraron en este proyecto ferroviario, que en diferentes momentos unió intereses en Coro, Curazao, Nueva York e incluso Europa. La documentación indica que, siguiendo el patrón de la época, las concesiones en torno a este ferrocarril fueron sumamente ventajosas para los beneficiados.

1.1 El primer intento y un desconocido: Pedro Mártir Consuegra

En el marco de la creciente actividad económica del recién estrenado guzmancismo, se dio la primera propuesta de ferrocarril para Coro y su puerto. Tomó cuerpo el 4 de marzo de 1874, cuando Pedro Mártir Consuegra firmó un contrato con el Ejecutivo del estado para tender una vía férrea entre Coro y La Vela. Tuvo las consideraciones propias de la época: 30 años para construcción y goce de la obra, exención total de impuestos estatales y municipales,

entre otras. Consuegra se comprometía, por su parte, a trasladar sin costo la correspondencia del correo estatal y enseres de las escuelas públicas, cobrar el 50% por el traslado de útiles y materiales de obras públicas y elementos de guerra, así como ceder a favor del Colegio del Estado, por el tiempo del beneficio, el 2% de la utilidad líquida de la empresa, una vez descontados gastos de administración y el 12% de interés del capital. Dos años se dio a Consuegra para concluir el proyecto, anulándose el contrato en caso de no hacerlo; y aunque las fuentes primarias no permiten hacer seguimiento a este contrato, todo indica que no prosperó⁵.

No se tienen más datos de Consuegra, las fuentes no permiten ubicarlo en los grupos tradicionales de poder en el Coro del último cuarto del siglo XIX. Su estadía en el estado debe haber sido breve, ya que no se le encuentra haciendo otras inversiones, ni figurando en actividades sociales o políticas. Por tanto, se desconocen los criterios de ganancia que animaron a este inversor; sin embargo, puede manejarse la hipótesis del control del traslado de mercancías provenientes del comercio importador-exportador, ya que para 1874 el comercio coriano de orden legal era creciente. Ejemplificamos con el dividive, que figura en los *Apuntes Estadísticos de Falcón* de 1875 como producto de exportación hacia Curazao; y el café, con producción a gran escala en la serranía registrada para el censo de 1875⁶. Como contraparte estaba el fluido comercio de artículos perecederos y de quincalla que se introducían por eje bidireccional Coro-La Vela-Curazao, cada vez trabajado con mayor intensidad por los comerciantes radicados en Coro, y que está plasmado en numerosas fuentes primarias⁷.

1.2 El proyecto Salcedo

Diez años transcurrieron antes de que un nuevo intento se diera en torno a la ruta. En ese lapso avanzó el proceso de acumulación de capitales en manos de ciertos comerciantes, de los cuales algunos iniciaron un proceso de diversificación en sus inversiones que los llevó

a buscar nuevas fuentes de negocios, en el marco de las tendencias marcadas por el capitalismo que aceleraba su entrada en Venezuela. Para el momento de este segundo intento, Coro ya tenía sus primeras industrias, entre ellas un galpón con tecnología de vapor donde se fabricaban aceites, jabones y tabaco.

Alejandro Cesáreo Salcedo fue uno de esos inversores ambiciosos. Comenzó en el comercio y avanzó hacia las comunicaciones. Para la época era dueño de la empresa telefónica de la ciudad de Coro y el tramo Coro - La Vela –que sus sucesores aún conservaban en 1922-, y en su acelerado proceso de acumulación de capitales el ferrocarril centró su interés. Firmó un contrato de diez artículos el 21 de enero de 1884. Siguiendo una de las cláusulas, el mismo año creó una compañía anónima que lo incluía a él, los Sucesores de Jaime y Juan Blanch, Manuel Leyba, Manasés Capriles, Eudoro Iturbe, José L. Fonseca y José María Gil –todos de la elite económica falconiana-, para dar inicio al negocio, organizándose como junta directiva y promotora de la empresa. El plano lo levantó el Ing. Ramón Ibarra Monserrate, y el presupuesto –de 300.000 Bs.- lo calculó el también Ing. Luciano Urdaneta. Para fines de ese año circulaba un folleto que daba detalles de la obra y mencionaba, además, un negocio con lanchas a vapor para carga y descarga de buques en La Vela. Para capitalizar la empresa se venderían 320 acciones de mil bolívares, divididas en diez cupones de 100 Bs. Se estimaban ganancias anuales de 100.000 Bs. menos gastos. Gozando de las exenciones propias de estos contratos, Salcedo se obligaba a iniciar el tendido en un lapso de dos años, y a concluir la línea en dos años a partir del comienzo de la obra⁸.

La figura de Salcedo permite apoyar mejor la tesis del control de un segmento del proceso de comercialización como garante de una empresa exitosa. Era un comerciante importador-exportador, sabía de las urgencias que pasaban los mismos para los traslados de mercancías; aunque pequeño, el tramo de 12 ½ km que separaba Coro y su puerto se llegaba a convertir en un problema en épocas de lluvia, y en épocas de seca era un inclemente semidesierto que habían

de transitar hombres y bestias durante más de un día. Ello sin contar la carga y descarga en un puerto de bajo calado, que efectuada en botes de remo se tornaba difícil y arriesgada para pasajeros y mercancías. Leontine Perignon de Roncajolo lo describió así: “*El desembarco en La Vela de Coro fue una proeza. La goleta, a pesar de sus pequeñas dimensiones, no podía acercarse mucho a tierra. En consecuencia, para alcanzar el muelle fue necesario bajar a una embarcación aún más pequeña*”⁹. No es de extrañar, entonces, el negocio de lanchas a vapor conexas al ferrocarril; una diada que vendría a solucionar nudos de conflicto en el proceso de comercialización, dejando además ganancias a sus monopolizadores.

Por otra parte, la unidad orgánica entre ferrocarril y comercio como garantía de éxito y pingües beneficios se refleja en la prensa local. Así, el periódico coriano *El Liberal* comentó, al calor del contrato Salcedo, los beneficios que reportaría un ferrocarril Coro-Maracaibo, resaltando lo fácil de su construcción por ser terreno plano y firme. Se imaginaba que La Vela concentraría la producción del Zulia y los Andes, así como llevaría a estas zonas las mercancías de consumo interno. Controlaría así Coro la exportación e importación del extremo occidental venezolano a través de su puerto, gracias a un ferrocarril que sería extensión lógica del La Vela-Coro¹⁰.

El entusiasmo duró poco, al año siguiente, sucesos aún no aclarados hicieron a Salcedo emitir una carta pública participando la rescisión del contrato de promoción contraído con los otros asociados, y anunciando que buscaría capital extranjero. Sin entrar en la materia, la carta atribuyó el fracaso a varias causas no especificadas, mencionando además “... *otras circunstancias que U. conoce y que yo no quiero hacer saber, por amor a mi tierra;...*”. Salcedo adjuntó a la carta la circular que envió a los agentes nombrados por la extinguida junta directiva: Rojas Hermanos (Caracas), M. A. Chirinos (La Guaira), Blanch Hnos. (Valencia), Hijos de J. R. Blanch (Puerto Cabello), J. G. Capriles & Co. (Maracaibo), B. Tinoco (Barquisimeto), Veracoechea Hnos. (Tocuyo), Jacobo H. Curiel (Carora) y David

León (Curazao). Extensa lista de agentes que indica la magnitud del esfuerzo por colocar acciones incluso en el exterior, utilizando para ello sus relaciones comerciales y nexos de diversa índole, como lo indica la presencia de firmas asociadas a los descendientes de los hermanos Jaime y Juan Blanch, que tuvieron una importante firma comercial en Coro hasta 1880; y los apellidos Capriles, Curiel y León, relacionados con la comunidad sefardita coriana. No tardó Salcedo en distraer sus inversiones, orientándose hacia un proyecto de Caja de Ahorros, que la prensa reseñó en 1886¹¹.

El fracaso de Salcedo, precedido del de Consuegra, eran indicadores de la debilidad del capital local que trataba de sacar adelante el proyecto. Debilidad muy probablemente no sólo en términos de capital, sino en términos de acuerdos internos entre los interesados, recuérdense las *otras circunstancias* y *el amor a mi tierra*. El disenso entre inversionistas se torna, entonces, en una hipótesis para explicar parcialmente el abandono de este proyecto por parte de Salcedo.

2. El capital extranjero y la pugna de capitales

Como el huevo de la serpiente, ya Salcedo había asomado la solución definitiva al problema de capitales para el proyecto ferroviario entre Coro y su puerto: apelar al capital extranjero. Pero la llegada de este no sería inmediata. El capital extranjero no encontraba atractiva la región coriana para invertir en proyectos ferroviarios; ello debido a que el centro del país, con su alta concentración demográfica, puertos de gran calado y extensas zonas agrícolas en plena producción, próximas al mar; unido al centralismo guzmancista, que buscaba ante todo conectar a Caracas con sus zonas de influencia, hacían más atractiva la inversión en el centro del país. Tardíamente, casi muriendo el siglo, Coro verá, de la mano de inversionistas foráneos, la llegada de la modernidad y el progreso encarnada en los caminos de fierro, no exenta de pugnas entre capital y capitalistas, como se verá a continuación.

2.1 Manuel Leyba-Nicolás Schotborgh

A tres años de perdido el último intento, el capital local y foráneo se enfrascaron en una lucha por el contrato. 1888 vio la pugna entre el también comerciante Manuel Leyba –quien venía del fracaso de la empresa de Salcedo, pero suscribió el 12 de octubre de ese año el tercer contrato para tender la línea- y Nicolás Schotborgh, residente en Londres y tal vez relacionado con el mismo apellido instalado en Curazao por esos años, donde los Schotborgh fueron parte de la elite protestante que llegó a detentar posiciones de poder.

Leyba había logrado un contrato muy ventajoso, pues incluía el famoso 7% de garantía anual sobre kilómetro de vía construido, concesión que el Estado venezolano otorgaba para atraer capitales extranjeros en materia ferroviaria. Había dado los primeros pasos sobre la obra –que debía entregar en dos años-, pero no contaba con los avatares de la política clientelar llevada por Guzmán Blanco desde París, donde el 5 de noviembre de ese año, a menos de un mes de la firma de Leyba, rubricaba junto con Schotborgh un contrato para el mismo tendido, en un ambicioso proyecto que dejaba pequeño al del coriano, ya que abría la posibilidad de llevarlo hasta Carora¹².

Leyba movió sus influencias y contraatacó, argumentando que había paralizado los trabajos al enterarse de que había otro contrato sobre el mismo trayecto, y cediendo posiciones para aventajar a Schotborgh, ofreció terminar la obra en un año y obviar el 7%. Fue hasta 1890 que se resolvió el pleito a favor del coriano, a través de un nuevo contrato que disminuyó en forma significativa sus beneficios. La prensa coriana reseñó en 1891 el inicio de los trabajos de exploración, donde intervenía un ingeniero francés. Los avances no deben haber sido significativos; la prensa local ironizó ese mismo año el incumplimiento de Leyba: “*A Salcedo no convino/el contrato realizar/y ya Leyba va en camino/de dejarlo caducar*”. Leyba pidió una prórroga para iniciar la obra, pero el contrato se perdió el 9 de diciembre de 1892, al considerar el MOP que el tiempo había vencido sin que hubiera argumentos que justificaran la demora en el inicio del tendido¹³.

2.2 Manasés Capriles Ricardo e hijos-Jacobo Baiz

El 12 de diciembre de 1892 Manasés Capriles Ricardo, poderoso empresario sefardita que vendió su galpón industrial para invertir su capital en el sector comunicaciones, firma el sexto contrato para el tendido de la vía férrea. Fue esta una última década de siglo llena de empuje empresarial en Coro. Había grandes casas de comercio al mayor y detal, industrias de aceites comestibles y medicinales, cigarrillos, pastas italianas, hielo, jabones, licores, suelas, calzado... diversos periódicos locales, imprentas ... Era un clima de intenso intercambio comercial en una región de influencia que por el sur captaba productos hasta los Andes trujillanos, y por el norte llegaba a las Antillas holandesas.

Capriles formaba parte de esos comerciantes que crearon este clima efervescente, pero falleció sin ver la vía concluida. Su viuda y herederos traspasaron el contrato a inversionistas estadounidenses, que finalmente culminaron el tendido y lograron como beneficio adicional la subvención de 20.000 Bs. por kilómetro concluido mediante el sistema de dádiva a fondo perdido, solicitud que hizo José Manasés Capriles el 3 de junio de 1896 en virtud de un poder concedido por el presidente de la compañía, Jacobo Baiz, pidiendo el agregado de un artículo al contrato original, apoyándose en el artículo cinco de la Ley de Construcción de Ferrocarriles de 1897, el cual establecía subvenciones específicas para aquellos considerados de utilidad pública¹⁴.

El ferrocarril La Vela-Coro es, hasta donde se conoce, el único ferrocarril venezolano de la época que fue financiado por capital estadounidense, con la particularidad de estar estrechamente vinculado a capitales antillanos holandeses y corianos de ascendencia judía sefardita, ya que Jacobo Baiz –de la comunidad sefardita curazoleña- había nacido en Barcelona (Anzoátegui), aunque formado en Nueva York, pero con amplio conocimiento comercial del área coriana, donde estuvo involucrado en operaciones con pieles de chivo. Para la época en que invirtió en el tren tenía acreencias de magnitud en la región. Sus cálculos y la confianza en un negocio que por donde pasaba dejaba

ganancias, le llevaron a invertir 65.000 dólares en este proyecto.

La llegada del capital extranjero obedece, entonces, en el caso particular de Coro, a causas muy específicas, ya que fue un capital estrechamente relacionado con la región, conocedor de sus debilidades y fortalezas, y decidido a asumir los riesgos de la misma, quizás confiado en poder neutralizarlos.

Dos empresas estadounidenses se involucraron con el proyecto: *The Coro and La Vela Railroad and Improvement Company*, que realizó el tendido, y *The Farmeis Loan and Trust Company*, que certificó una serie de bonos emitidos por la primera¹⁵. José y Abraham Capriles, hijos de Manases Capriles Ricardo y asociados en la firma J. & A. Capriles, quedaron insertos en la empresa como agentes, iniciando la venta de acciones por prensa a finales de 1895¹⁶.

Baiz tuvo problemas desde el comienzo con los Capriles, tanto por diferencias de criterios en el manejo de acciones y bonos como por la gerencia de la empresa. Apenas iniciada la marcha del tendido, en 1897, Baiz estaba preocupado por la fuerte suma invertida y la falta de cumplimiento de Capriles, quien vendía bonos descatando órdenes enviadas desde Nueva York, situación que llevó a una serie de protestas en cadena a partir de la fecha de vencimiento de los primeros bonos, que la compañía no pudo honrar y que involucraba cuando menos a firmas venezolanas, curazoleñas y estadounidenses. Buscando resolver el problema, Baiz ofreció en mayo de 1898 a Josías Senior, importante empresario sefardita coriano y acreedor de la empresa, la presidencia de una junta directiva auxiliar, destinada a solventar la situación de la compañía en Venezuela, pero Senior declinó. Baiz murió en 1899, dejando a la empresa en serios problemas que marcarían su accidentado devenir hasta la quiebra, en 1907¹⁷.

La actividad del ferrocarril en sus primeros años carece de soporte documental; no existen archivos de la empresa. Otras fuentes primarias permiten afirmar que la empresa se dedicó al traslado de productos de exportación como pacas de pieles de chivo y otras, trozos de maderas preciosas, café y dividive (*Caesalpinia coriaria*);

mercancía diversa de importación incluyendo comestibles, textiles, herramientas agrícolas, licores y quincalla en general, entre otros, traídos de Europa y Estados Unidos vía Curazao. Los productos nacionales provenían del área de influencia de los comerciantes exportadores radicados en Coro, que abarcaba Trujillo, Lara y Yaracuy. Posteriormente, desde 1905 y hasta su desaparición, trasladó además carbón de las minas próximas a Coro, utilizado por el gobierno nacional y el mismo ferrocarril.

El ferrocarril fue, entonces, el extremo de un circuito comercial que pretendió hacer más eficiente al comerciante coriano, al acortar los tiempos de traslado de las mercancías y permitirle competir con los agentes de firmas caraqueñas, zulianas y porteñas en cuanto a entrega rápida de pedidos, acelerando así el ritmo de reproducción del capital.

La Revolución Libertadora finiquitó con cualquier plan de la empresa, que se vio seriamente afectada por la inestabilidad política, los cierres del puerto, epidemias de viruela con bloqueo portuario, la imposibilidad de los comerciantes de negociar con Curazao por largos períodos, la triangulación de las importaciones vía Puerto Cabello, entre otros factores. Gradualmente pasó a depender más del traslado de carbón que de la actividad comercial, arrastrando casi todo el tiempo números rojos. Aunque poca, la documentación ubicada permite advertir que durante los primeros años del siglo XX se pensó incluso en vender y/o comprar la empresa, que tenía enormes deudas por bonos vencidos¹⁸. Su quiebra, en 1907, se relaciona con la baja de las tarifas para el carbón, que formalmente debía tomarse por acuerdo entre empresa y Estado nacional, pero sólo cuando el producto líquido de la explotación excedía el 12% en vías provisorias o el 8% en vías definitivas, circunstancia que no cumplía el ferrocarril¹⁹.

Lo anterior permite inferir que la tarifa la impuso el gobierno, pudiendo plantearse como escenario que intereses del mismo Estado –quien de hecho mantenía desde hacía varios años la infraestructura del tren- pudieron haber creado esta circunstancia para acelerar un estado de insolvencia que culminaría con la quiebra.

3. El Estado inversor: Ferrocarril Nacional La Vela-Coro

A raíz del juicio de quiebra, en 1908, el gobierno nacional adquirió este ferrocarril, que pasó a ser, desde su reinauguración el 26 de febrero de 1909 y hasta su desaparición, Ferrocarril Nacional de La Vela a Coro. El interés del gobierno nacional sobre la vía radicaba en su uso como ferrocarril de utilidad pública, para apoyar la extracción del carbón coriano.

El informe de Germán Jiménez tras la quiebra del ferrocarril y durante su remozamiento, advierte el deterioro progresivo que se dio en la infraestructura y limitaciones de ciertos materiales empleados para el tendido. Sirva de ejemplo que, de dos locomotoras, una estaba inservible y la otra a punto de inutilizarse²⁰.

Para este momento el auge industrializador había perdido impulso, quedando escasas empresas fabriles. El comercio había sido fuertemente golpeado por la inestabilidad política, pero los circuitos de comercio y los contactos se mantenían. Los grupos de poder comenzaban a amoldarse a las pautas impuestas por el gomecismo; la palabra progreso sigue vigente, pero se le antepone la palabra orden. La fogosidad del liberalismo guzmancista se eclipsa.

3.1 Arrendándole a los amigos: León Jurado

Poco tiempo duró el gobierno central con la administración de la empresa, ya que fue arrendada desde enero de 1910 al general León Jurado, presidente del estado Falcón, junto con las hulleras. El arrendamiento a Jurado muestra las prebendas que recibían los funcionarios gomecistas próximos al dictador, ya que resultó beneficiado con una serie de cláusulas que incluían reembolso completo de la inversión efectuada, exenciones, control total sobre el carbón, amplia libertad administrativa, entre otros²¹.

Pero las deficientes administraciones hicieron fracasar el proyecto de León Jurado. Bajo este contrato el tren registró el movimiento más bajo de toda su historia, la menor venta de pasajes, márgenes de utilidad mínimos y tal caos administrativo que para 1914,

fin de este arriendo, no hubo datos oficiales sobre ingresos, egresos y utilidades líquidas. El informe de fecha 15 de diciembre de 1914, firmado por José M. Capriles como administrador general del Ferrocarril Nacional de La Vela a Coro y Hulleras del Estado Falcón, asentaba que la vía estaba en mal estado en casi toda su extensión. El puente principal presentaba podredumbre en sus vigas superiores, y el resto de los puentes la misma condición en sus soportes o bases. La empresa no contaba con útiles o enseres, ya que el deterioro de los existentes era tal que resultaban inservibles²².

Por su parte, el informe del Ing. Rafael Seijas Cook sobre el ferrocarril y hulleras de Coro, presentado en enero de 1915, completa la visión de deterioro ya expuesta por Capriles, además de agregar datos sobre el estado de la empresa: falta de balasto, falta de obreros para la conservación de la vía, poco movimiento, escasas utilidades... Calificó al inventario de la empresa como "*hierro viejo, absolutamente inservible, pues no son sino piezas rotas de máquinas, muchas desconocidas*". Sugirió venderlas como hierro viejo²³.

3.2 Última administración: José Manasés Capriles

José Manasés Carriles, hijo de Manasés Capriles Ricardo, mantuvo siempre un fuerte interés por el ferrocarril La Vela-Coro. Desde la muerte de su padre y hasta la desaparición de la empresa, de una u otra forma, hizo presencia en la vida de la vía, bien como agente, administrador o gerente. Puede afirmarse que acompañó a la empresa desde sus prolegómenos hasta su desaparición.

A mediados de 1920 se convirtió en arrendador del conjunto ferrocarril-hulleras por un lapso de 20 años. Le fue entregado bajo inventario. Durante los primeros años de esta administración se hizo una fuerte inversión -la más grande de toda la vida de esta línea- sobre el material fijo y rodante. Ello incluyó la construcción de una plataforma de diez toneladas en 1920, en 1921 un viaducto de hierro en la entrada de La Vela y en 1924 la puesta en servicio una nueva locomotora con capacidad para 100 toneladas²⁴.

En el colectivo, sin embargo, la imagen del tren se desdibujaba, pasando de símbolo de la modernidad y el progreso al anecdótico local, como lo sugiere esta crónica de 1922: *“Nuestro ferrocarril que hace la clásica corrida de Coro a La Vela es uno de los trenes más viejos no solamente de la república sino de todo el mundo. Es un ferrocarril tumbón y zángano que a fuerza de ser viejo ha aprendido muchas mañas: da unos tumbos como para hacer morir de miedo y de golpe se endereza del lado contrario. Es un ferrocarril graciosísimo; da gusto andar en él. Debíamos jubilarlo en premio a sus eternos servicios. Yo encuentro este ferrocarril muy parecido a aquellos otros de Andalucía que nos ha descrito Tomás Borrás, los cuales al llegar a una estación les ponen las piezas que se le han caído en el trayecto”*²⁵.

Eran los años veinte, la red vehicular se extendía con fuerza. Ya en 1915 anuncios de prensa ofrecían exclusivos paseos en carro. En 1917 se inauguró la carretera Cumarebo-La Vela, primer tramo de la nunca concluida carretera Cumarebo-Carora. En 1919 la carretera occidental llegó hasta Dabajuro. Para 1920 ya había mayor competencia por prensa en materia de carros de alquiler, y en 1921 la primera agencia de Ford ofrecía venta tanto de carros como camiones. Carro es igual a petróleo, y este se posicionaba en el estado; la trama de recuas comenzaba a desintegrarse, para 1921 ya había camiones en los caminos de recuas Coro-Pedregal y Coro-Cumarebo. Las mentalidades cambiaban; ya no era el ferrocarril la tecnología de punta, el automóvil, la macadamización y el petróleo se instalaron en los años veinte, y con ellos una nueva concepción de lo moderno en materia de comunicaciones²⁶.

Fue además notorio el descenso en la extracción de carbón, gradualmente sustituido por el petróleo. Para fines de los años 20 el carbón coriano veía reducido su mercado al mismo ferrocarril y a diversas fábricas de Caracas; el gobierno nacional enfatizaba el uso de petróleo en sus barcos. Todo ello incidió en el declive del ferrocarril, cuya infraestructura y cifras se deterioraron rápidamente. La caída

en vertical se tornó violenta a partir de 1930, con la crisis internacional que se inició ese año y perduró hasta 1935.

Fallecido José Manasés Capriles, sus sucesores, fuertemente endeudados con la nación, optaron por rescindir el contrato cambiando deuda por mejoras. Se ratificó el 17 de septiembre de 1934. A partir de entonces fue administrado por el Ministerio de Obras Públicas, para quien el Dr. H. Ayala D. hizo en marzo de 1935 un informe que resumió en las siguientes líneas: *“Los valores que la integran [la empresa ferrocarrilera] están en tal estado, que no podrían venderse en conjunto sino separadamente en desastrosa liquidación que nada produciría”*. Ayala sugirió reparar la infraestructura y transformar *“ese carnero actual de materiales viejos (...) en una verdadera empresa ferroviaria con valor efectivo...”*²⁷.

A fines de 1936 se pasó la administración de la empresa al Departamento de Fomento. El último informe anual ubicado, de 1937, describe la efervescencia generada por la casi terminada carretera La Vela-Coro. La Dirección Administrativa de Fomento sentenció: *“... la utilidad de los servicios del Ferrocarril desaparecerá al estar terminada la carretera que se construye actualmente entre La Vela de Coro y la ciudad de Coro”*²⁸.

El 31 de julio de 1938 se paralizó la explotación tanto de las hulleras falconianas como del Ferrocarril La Vela-Coro, argumentándose las malas condiciones de ambas empresas y el tráfico prácticamente nulo por el ferrocarril desde la construcción de la carretera La Vela-Coro²⁹.

CONCLUSIONES

La historia de este ferrocarril presenta particularidades que le distinguen del promedio venezolano, pero en general, su dinámica reúne los diversos componentes que también estuvieron presentes en la accidentada marcha de otros ferrocarriles nacionales: prebendas,

corrupción, focalización, incumplimientos, obsolescencia tecnológica... Los hechos demostraron que la empresa fue incapaz, como otras con mucho más capital invertido, de lograr para el país los beneficios aspirados en esa época, por ejemplo estimular la formación de un vigoroso mercado interno o generar núcleos de población y producción a lo largo de la vía. Quizás en este caso se adviertan con más contundencia debido a la fuerte intervención del Estado en su devenir, pero son igualmente valiosos como elementos orientadores de otros estudios que se hicieran sobre ferrocarriles venezolanos.

El ferrocarril vivió todo tipo de circunstancias, internas y externas, que parecieron confabularse para dificultar su marcha desde sus mismos orígenes, marcar su irregular existencia y sellar su desaparición. Entre las externas se encuentran el bloqueo internacional, las guerrillas, la inestabilidad en los precios de los productos que más circulaban por la vía y las depresiones mundiales. Las internas son de orden muy heterogéneo, encontrándose gerenciales, administrativas, técnicas ... Pero el peso decisivo lo tuvo la intervención del Estado, que desde los inicios de la empresa –y amparado por la subvención otorgada como vía de utilidad pública- impuso en la dinámica de la empresa el traslado del carbón, supeditando a este otras fuentes de ganancia y generando así la dependencia del negocio, atado de manos entre sus errores gerenciales, las circunstancias exógenas y una estatización encubierta.

Una vez en manos del Estado, la corrupción, el influyentismo y las erróneas administraciones, que sobre-explotaron la línea sin atender sus requerimientos de mantenimiento, reparación y mejoras; prolongaron la vida de una vía que sólo se mantuvo en función de los cada vez menores intereses del Estado venezolano sobre ella.

A lo anterior debe sumarse en la etapa final, a partir de la década de los años 20, el cambio en el patrón urbano de Falcón y del país. El paso de una economía agroexportadora a otra, petrolera, afectó al Ferrocarril La Vela-Coro, íntimamente ligado a esa economía en desaparición. La violenta baja de la explotación del carbón, relacionada

con el auge del petróleo tampoco le favoreció. La gran depresión de 1930-1935, con la baja de los productos transportados tradicionalmente por el ferrocarril, el cambio de políticas y opciones tecnológicas a nivel de vías de comunicación y la concentración de población y recursos en la península de Paraguaná fueron los procesos finales que terminaron con el Ferrocarril La Vela-Coro como opción empresarial y de comunicación.

NOTAS Y BIBLIOHEMEROGRAFÍA

- ¹ De Lima, B. Coro: Fin de Diáspora. Edición CEP-FHE-UCV, Caracas, 2002, cap. 1.
- ² De Lima, B. La Compañía Jabonera del Estado Falcón: primera industria coriana. *Boletín del Centro de Historia del Estado Falcón*, N° 44-45, Coro, 1998-1999, pp. 54-64.
- ³ Registro Principal de Coro, *Sección Poderes y Asuntos de Comercio*, legajo segundo trimestre de 1896.
- ⁴ López Fonseca, D. Escritos de un Judío del Liberalismo Venezolano en Coro, 1879. Edición Biblioteca de Autores y Temas Falconianos, Coro, 2002. *Anales de la Sociedad Científico-Literaria*. 1894.
- ⁵ Archivo Histórico de Falcón-Universidad Nacional Experimental Francisco de Miranda (AHF-UNEFM), *Protocolos Distrito Miranda*, 1874, N° 1, "Diversos contratos", fol. 1v-2v.
- ⁶ De Lima, B. Coro: Fin de Diáspora, Caps. 3 y 5.
- ⁷ A este respecto, es fundamental el *Fondo Senior (FS)* del AHF-UNEFM, y diversas secciones del Archivo General de la Nación, como las de Guerra y Marina y Obras Públicas.
- ⁸ *Memorias Ministerio de Obras Públicas (MOP) 1885*, Doc. 1; *La Industria*. Coro, 18-04-1884, pp. 1-2; 27-06-1884, p. 2; 21-10-1884, p. 1.
- ⁹ Perignon de Roncajolo, L. Recuerdos. Edición Fundación de Promoción Cultural de Venezuela, Caracas, 1991, p. 75.
- ¹⁰ *El Liberal*. Coro, 17-04-1884, p. 3.
- ¹¹ *La Industria*. Coro, 11-07-1885, p. 3; 2-12-1886, p. 2.
- ¹² *Memorias MOP 1889*, Doc. 133; *La Industria*. Coro, 9-07-1891, p. 2.
- ¹³ *Memorias MOP 1891*, Doc. 12; *Memorias MOP 1894*, Tomo II, p. 5; *La Industria*. Coro, 9-07-1891, p. 2; *El Pensamiento Libre*. La Vela, 31-03-1891, p. 4.

- ¹⁴ *Memorias MOP 1895*, tomo I, Docs. 254 y 255; (AGN-MOP), caja 663, legajo “Proyecto de contrato de tranvía de La Vela de Coro. Sr. Manasés Capriles. 1896”.
- ¹⁵ AHF-UNEFM, *Protocolos Distrito Miranda*. 1896. Tomo 1. Folios 1-19.
- ¹⁶ *La Industria*. Coro, 31-12-1895, p. 3.
- ¹⁷ AHF-UNEFM, *FS*, caja 103, Docs. 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 y 61; BN-ADEUA, Doc. 1201.
- ¹⁸ AHF-UNEFM, *FS*, caja 103, Docs. 4, 23, 24, 25 y 26.
- ¹⁹ *Memorias MOP 1897*, p. 424.
- ²⁰ *Memorias MOP 1909*, p. CL.
- ²¹ *Memorias MOP 1910*, Doc. 254.
- ²² *Memorias MOP 1915*, p. CXXXIX.
- ²³ *Memorias MOP 1915*, pp. CXL-CXLII.
- ²⁴ *Memorias MOP 1920*, Tomo II, pp. 692-693; *Memorias MOP 1921*, Tomo II, pp. 717-718; *Memorias MOP 1924*, Tomo II, pp. 144-145.
- ²⁵ *El Semanario*. Coro, 9-12-1922, p. 3.
- ²⁶ De Lima, B. Coro: Fin de Diáspora, pp. 82-88; *El Día*. Coro, 6-10-1915, p. 3; 21-02-1920, p. 3; 25-04-1921, p. 1.
- ²⁷ *Memorias MOP 1935*, Doc. 154.
- ²⁸ *Memorias Ministerio de Fomento 1938*, tomo I, p. LXXII.
- ²⁹ *Memorias Ministerio de Fomento 1939*, tomo I, p. 60.