

Los paisajes petroleros

del Zulia en la mirada alemana (1920-1940)

Lorena Puerta Bautista



**LOS PAISAJES PETROLEROS DEL ZULIA
EN LA MIRADA ALEMANA
(1920-1940)**

Colección Bicentenario

LA LUCHA POR LA INDEPENDENCIA CONTINÚA

Lorena Puerta Bautista

**LOS PAISAJES PETROLEROS DEL ZULIA
EN LA MIRADA ALEMANA
(1920-1940)**



ARCHIVO CENTRO
GENERAL NACIONAL
DE LA NACIÓN DE HISTORIA

Caracas, 2010

Francisco Sesto
Ministro del Poder Popular para la Cultura

Pedro Calzadilla
Viceministro para el Fomento de la Economía Cultural

Carmen Bohórquez
Viceministra de Cultura para el Desarrollo Humano

Benito Irady
Viceministro de Identidad y Diversidad Cultural

Ada Lucila Morán
Directora del Centro Nacional de Historia

Luis Felipe Pellicer
Director del Archivo General de la Nación

Consejo Editorial

Carmen Bohórquez
Luis Felipe Pellicer
Pedro Calzadilla
Eileen Bolívar
Ada Lucila Morán
Marianela Tovar
Alexander Torres
Eduardo Cobos
Jonathan Montilla
Simón Andrés Sánchez
Yvo Castillo

© Archivo General de la Nación; Centro Nacional de Historia, 2010
Lorena Puerta Bautista, Los paisajes petroleros del Zulia
en la mirada alemana (1920-1940)

Editorial

Coordinación editorial: Felgris Araca
Diseño portada: Aaron Lares
Texto de contraportada: Juan Calzadilla
Imagen de portada: Bornhorst, Julia, Acuarelas y relatos (Venezuela 1923-1941). Caracas,
Oscar Todtmann Editores, 1993, p. 39.
Diagramación: Reinaldo Acosta V.
Corrección: Elizabeth Haslam
Edición digital: Grafismo Ink
Lugar de edición: Caracas, Venezuela

ISBN: 978-980-7053-15-0
Depósito Legal: lf80020109001891

Índice general

INTRODUCCIÓN	9
I. MARACAIBO DEL CAFÉ AL PETRÓLEO	15
EL CAFÉ DE LOS ANDES ES DE MARACAIBO	16
PAISAJES DEL CAFÉ	22
CASAS COMERCIALES EXTRANJERAS	29
LA DISOLUCIÓN DEL CIRCUITO AGROEXPORTADOR	36
COMPAÑÍAS TRASNACIONALES Y CIUDADES PETROLERAS	40
ZULIA PETROLERO	46
II. MARACAIBO EN LA MIRADA DE JULIA BORNHORST	53
ALEMANES EN MARACAIBO	54
EL MARACAIBO CAFETALERO DE LOS ALEMANES	57
LOS MICROESPACIOS DE JULIA BORNHORST	60
INCENDIOS Y CONTAMINACIÓN DEL LAGO	65
LOS CAMPAMENTOS PETROLEROS	71
UNA VIAJERA SOBRE RUEDAS	75

III. GEORGI EN MARACAIBO.....	83
UN ALEMÁN EN VENEZUELA	84
PAISAJES PETROLEROS	88
VIAJE A LOS ANDES	94
<i>Vías de comunicación</i>	98
<i>Bajan los precios del café</i>	103
CONCLUSIONES	107
FUENTES	111

INTRODUCCIÓN

Los paisajes petroleros del Zulia son la expresión de la materialización del cambio que se gesta en la historia económica de Venezuela con la incorporación del oro negro a la vida nacional. Las transformaciones producidas nos llevan necesariamente a considerar la Historia no como una serie de acontecimientos pasados aislados sino como la acción del hombre en un tiempo y un espacio, elementos tomados especialmente en consideración por la Geografía Histórica.

La investigación, entonces, está orientada a reconstruir los paisajes petroleros en el estado Zulia, concentrándonos en medir la manera en que la explotación petrolera influye en los avances y regresiones paisajísticos a través de la percepción de dos viajeros alemanes, Julia Bornhorst, entre 1923 y 1941, y Wilhelm Georgi, desde 1926 hasta 1930.

En este orden de ideas, hemos dividido el trabajo en tres capítulos. En la primera parte, vamos a presentar la dinámica del “Maracaibo del café al petróleo”, tomando en consideración la estructura económica agropecuaria, que durante el siglo XIX conformó lo que Germán Cardozo Galué denomina “el circuito agroexportador”, cuando se formaron intensas redes comerciales entre el café andino y los puertos del estado Zulia. Alrededor de estas redes comerciales se creó una infraestructura que respondía a la economía cafetalera, dominada por las casas comerciales, particularmente las firmas alemanas.

Con el descubrimiento y explotación del petróleo, comienza a disolverse el circuito agroexportador para darle paso a la instauración de un nuevo sistema económico representado por las compañías transnacionales, en detrimento de las casas comerciales de antaño. El otorgamiento de concesiones petroleras en un tiempo violento dio origen a la conformación de ciudades, como Cabimas, Lagunillas, Santa Rita, Altigracia, Bachaqueros, Ciudad Ojeda, Tía Juana, lo que evidencia la incorporación de nuevos elementos paisajísticos, característicos de la nueva estructura económica petrolera.

En la segunda parte, trataremos el testimonio de Julia Bornhorst. Esta alemana llega en el año de 1923 a la ciudad de Maracaibo y es la esposa del Jefe de la firma comercial Beckmann, Carl Bornhorst. A través de sus memorias, encontramos el Maracaibo cafetalero en pleno proceso de transformación económica y paisajística. Ese proceso cuenta con la importante presencia alemana, particularmente a través de las casas comerciales que controlan gran parte de la comercialización del café de las ciudades andinas desde sus filiales, esparcidas por la cordillera andina, hasta las oficinas principales establecidas en Maracaibo, y de allí los puertos alemanes de Bremen y Hamburgo.

Desde esta perspectiva, los testimonios dejados por Julia Bornhorst nos van a permitir conocer el Maracaibo vivido por la comunidad alemana, dándonos indicios de cómo era la relación económica y social entre ellos, tomando en consideración, además, la postura del gobierno de Juan V. Gómez frente a la comunidad alemana. Tomaremos en consideración, por igual, los microespacios ocupados por nuestra viajera y su familia en el Hato Hamburgo, ubicado en el suburbio El Milagro.

Julia Bornhorst ofrece, por otra parte, el Zulia petrolero afectado por los incendios y contaminación del lago, producto de los derrames de petróleo aguas adentro, situación que afectó al ecosistema del lago y a los pescadores que vivían de esta actividad antes de la explotación intensiva y sin mayores controles de seguridad por parte de las compañías petroleras. Entre 1920 y 1930, se encuentran en expansiva construcción de los campamentos petroleros, descritos también por otra viajera, lady Dorothy Mills, miembro de la Sociedad Geográfica de Londres

y autora de *The country of the Orinoco* publicado en 1931, quien visita algunos de los campamentos de la compañía Caribbean Oil Company, ubicados en Cabimas y Mene Grande. Son ellos, sin duda, los símbolos más acabados de la influencia del petróleo en el Zulia.

Adicionalmente, el testimonio dejado por Julia Bornhorst nos acerca a la situación en que se encontraban las vías de comunicación. Sus páginas presentan la progresiva incorporación del automóvil en la vida nacional, que implicaba, entre otros, el uso de la gasolina en una Venezuela donde todavía no existían las estaciones de servicios y donde apenas se estaba comenzando con la construcción de las carreteras centrales para unir el territorio. Esta labor comenzó desde el año de 1910, cuando es destinado el 50% del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas en la construcción de vías de comunicación, saneamiento y acueductos, situación que termina por desplazar paulatinamente el uso del ferrocarril. La gasolina, entre otros aspectos, acabó con la presencia del riel en Venezuela.

En el tercer capítulo, destacaremos las experiencias vividas por otro alemán, Wilhelm Georgi, rescatadas en la obra *Pequeñas y grandes aventuras de un alemán en Venezuela (1926-1930)*. Este teutón llega a Maracaibo contratado por una de las firmas alemanas más importantes, la Breuer Möller & Co. Sucs, por tres años como ayudante mercantil, desde la casa matriz en Alemania. El testimonio de Wilhelm Georgi permite ver la dinámica interna de las casas comerciales y la relación entre los productores de café y los comerciantes viajeros. A su vez, la presencia de nuestro viajero forma parte de un proceso migratorio impulsado, en alguna medida, por los sucesos bélicos de la Primera Guerra Mundial, y la posterior espiral inflacionaria, que dejaron a la economía germánica en la ruina.

El testimonio de Georgi proviene de la convivencia directa con los acontecimientos de orden económico, es decir, vive directamente la influencia del petróleo en la economía nacional, e, inclusive, en su posición de agente viajero le toca visitar algunos campamentos petroleros, entre ellos el de Las Salinas, en donde destaca la infraestructura pensada para la convivencia de los trabajadores de las trasnacionales. El testimonio muestra otro aspecto, difícil de encontrar en otros testimonios, incluidos

los textos oficiales: el sueldo de las personas. De esta manera, compara los sueldos y las condiciones de vida de los trabajadores petroleros con los sueldos que ofrecían las casas comerciales a sus empleados.

En su condición de agente viajero, Georgi visita las ciudades andinas, desde donde nos describe las condiciones a las cuales se enfrenta para conseguir la mayor cantidad de ventas posibles, en medio de unas condiciones viales que dependen de las condiciones climáticas y que, además, se encuentran en pleno proceso de transformación por la incorporación del automóvil.

En este sentido, Wilhelm Georgi ofrece interesantes testimonios sobre las dificultades de los medios de comunicación entre Maracaibo y las ciudades andinas, como de la dinámica del circuito agroexportador marabino que, con el *crack* de 1929, comienza su decadencia definitiva.

Hemos orientado la investigación en el período comprendido entre 1920-1940, porque fue durante estas décadas cuando se producen los cambios más significativos en el estado Zulia. Surgen, además, los campamentos petroleros e incluso nuevas ciudades, en particular en la costa oriental de lago, además de la infraestructura vial que responde en gran parte a los intereses de las trasnacionales.

A pesar de lo mucho que se ha escrito en términos globales sobre el petróleo en Venezuela, los trabajos específicos históricos y geohistóricos sobre las transformaciones paisajísticas del estado Zulia son casi inexistentes. El más cercano a ellos es la publicación de un artículo de José Ángel Rodríguez, “Paisajes de café y petróleo”¹. El trabajo es un acercamiento a los paisajes petroleros tratados además desde la mirada de una viajera: Julia Bornhorst, realizando un estudio comparativo de los paisajes del café de Elisabeth Gross, otra alemana que vivió en Maracaibo a finales del siglo XIX.

Esta situación nos ha obligado a manejar primordialmente las fuentes primarias ofrecidas por Julia Bornhorst, *Acuarelas y relatos (Vene-*

¹ José Ángel Rodríguez (2002). “Paisajes de café y petróleo”. En: *Boletín de la Academia Nacional de La Historia*. Caracas: Ediciones de la Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, N° 337, t. LXXXV, pp. 3-21.

zuela 1923-1941), las cuales son, doblemente, una fuente escrita y gráfica. Por un lado, porque describe lo que observa y, por otro, porque pinta acuarelas tanto de Maracaibo como de las comarcas vecinas. Wilhelm Georgi y sus *Pequeñas y grandes aventuras de un alemán en Venezuela (1926-1930)* es una obra de recolección de todas las cartas que envía a su familia cuando se encuentra ejerciendo funciones de ayudante mercantil. Junto a ellos encontramos a lady Dorothy Mills, miembro de la Sociedad Geográfica de Londres y autora de *The country of the Orinoco*, publicado en 1931, a través de quien tenemos la oportunidad de conocer los campamentos petroleros.

Para complementar la información proporcionada por los viajeros mencionados, Julia Bornhorst, Wilhelm Georgi y lady Dorothy Mills, hemos revisado la prensa regional que abarca el período comprendido entre 1920 y 1940. Además de la valiosa información que se encuentra en la *Revista Mercantil*, órgano difusor de la Cámara del Comercio de Maracaibo, hemos también consultado las *Memorias del Ministerio de Obras Públicas*, la *Gaceta Oficial de Venezuela*, la *Revista Técnica del MOP* y las revistas *Élite*, *Shell*, *El Farol* y *Tierra Firme*. Adicionalmente se consultó la profusa bibliografía, generada en su mayor parte por los economistas, del petróleo en Venezuela. Fueron también de ayuda los estudios realizados acerca de la historia del estado Zulia, para corroborar y pasar por el debido proceso de crítica interna y externa los testimonios dejados por los viajeros mencionados.

I. MARACAIBO DEL CAFÉ AL PETRÓLEO

El presente capítulo trata acerca del cambio paisajístico que se evidencia en la ciudad de Maracaibo, que de pequeña ciudad portuaria exportadora de café, pasa a conformar, con las compañías petroleras, una de las áreas económicas más importantes del país, lo que influye en los avances y regresiones paisajísticos de la ciudad.

Hemos dividido el capítulo en dos partes: en la primera, veremos cómo desde el siglo XIX Maracaibo se consolida como la segunda ciudad más importante de Venezuela, debido al acopio en su puerto de la producción ganadera y agrícola de su extensivo *binterland*, en especial la producción cafetalera de los Andes venezolanos.

La exportación de café andino tuvo incidencia en el funcionamiento de la red urbana que se orientó hacia Maracaibo, lo que contribuyó a que esta ciudad concentrara las funciones de acopio, procesamiento y comercialización del café. Esto fue posible gracias a una red comunicacional establecida entre las ciudades andinas y Maracaibo, generándose un circuito agroexportador controlado específicamente por las casas comerciales.

Entre las casas comerciales, las más destacadas fueron las alemanas, que llegaron a dominar gran parte del comercio de la cordillera andina desde la década de 1850 hasta 1930, aproximadamente. Crearon ellas una red que trascendía las relaciones comerciales en la ciudad de Maracaibo.

La segunda parte trata acerca del cambio que genera la explotación de petróleo. Esta actividad no solamente tuvo influencia en los índices

económicos del país, sino también en las transformaciones paisajísticas, tema hasta ahora descuidado por la historiografía venezolana. En este sentido, en Maracaibo se expresan los cambios socioeconómicos propios de la nueva estructuración económica. El surgimiento y desarrollo de la actividad petrolera produjo paulatinamente la disolución del circuito agro-exportador cafetalero. La nueva dinámica comercial es dirigida por las compañías petroleras en detrimento de las casas comerciales de antaño.

Al cambiar la estructura económica, se modifican las relaciones que éstas suelen generar. Es así que alrededor de las compañías petroleras se forman nuevos núcleos poblacionales y estructuras comunicacionales. En este sentido, la estructuración espacial cambia con el surgimiento de ciudades como Cabimas, Lagunillas, Santa Rita, Altagracia, Bachaqueros, Ciudad Ojeda, Tía Juana, centros receptores de población en la costa oriental del lago.

EL CAFÉ DE LOS ANDES ES DE MARACAIBO

A lo largo del siglo XIX, la economía venezolana sufre una transformación en la exportación de productos agrícolas. El cacao pasa a un segundo plano desde los primeros años de constituida la República y es el café el que genera una mayor demanda en el mercado internacional:

...el café se convierte (...) en el principal producto de exportación debido a su demanda y los precios en el mercado internacional, particularmente en Europa y los Estados Unidos. Tanto énfasis se coloca en el cultivo del producto, que (...) entre 1830 y 1842, la producción del fruto se triplica...¹

La economía venezolana gira, entonces, sobre las exportaciones del café, cuya expansión se vio favorecida porque se adaptaba muy bien al clima y a las tierras, generando un mayor rendimiento. La produc-

¹ Germán Yépez Colmenares (1993). *Crisis y Constitución de la República de Venezuela 1810-1870*. Caracas: UCV, Facultad de Humanidades y Educación, Cuaderno de Postgrado, N° 7, pp. 62-63.

ción cafetalera de los Andes venezolanos es fundamental y convierten a Maracaibo en la segunda ciudad más importante de Venezuela, lo que generó la conformación del circuito agroexportador marabino. Así, la posición geográfica ventajosa que une a Maracaibo con el Caribe, "...hizo que desde la época colonial cumpliera importantes funciones portuarias (...) a su rol de metrópoli administrativa, comercial y financiera se une una creciente industrialización de sus recursos naturales y otros importados..."²

La dinámica de ocupación espacial de la Provincia de Maracaibo durante el siglo XVIII, se efectuó hacia la costa occidental, y después hacia los espacios interiores de la zona sur del Lago. Esta distribución espacial no varía sustancialmente durante las primeras décadas del siglo XIX.

En este sentido, Maracaibo forma parte de lo que Cardozo Galué³ denomina el circuito agroexportador, que se encuentra dividido entre la región lacustre, formada por las tierras llanas, y costas del Lago, pertenecientes a la provincia de Maracaibo. En esta región se encuentran los puertos de Altigracia, La Ceiba, Gibraltar, Santa Rosa, Zulia, Los Cachos, principales puertos de exportación de los productos provenientes de la subregión andina.

La subregión andina, principalmente, se encuentra integrada por las provincias de Trujillo, Mérida, Táchira y la jurisdicción de Cúcuta. La producción agrícola de los poblados y caseríos de Trujillo, Mérida, el eje San Cristóbal-Cúcuta y las proximidades de Bailadores "...se volcaba sobre Escuque, Mérida, Bailadores y Cúcuta, convirtiendo estas localidades en mercados principales y centros de acopio. Desde estos lugares se extraía hacia los puertos en el Lago y sus afluentes para ser embarcada a Maracaibo, de donde la mayor parte de los productos se reexportaban hacia los mercados antillanos, europeos y norteamericanos"⁴

² Pedro Cunill Grau (1981). *La diversidad territorial base del desarrollo venezolano*. Caracas: Ediciones de la Providencia de la República, p. 56.

³ Germán Cardozo Galué (1991). *Maracaibo y su región histórica (El circuito agroexportador: 1830-1860)*. Maracaibo: Edit. de la Universidad del Zulia.

⁴ Germán Cardozo Galué (1998). *Historia zuliana (economía, política y vida intelectual en el siglo XIX)*, Maracaibo: Edit. de la Universidad del Zulia, p. 119.

La confluencia entre las actividades de la región lacustre y andina dio por resultado la conformación del circuito agroexportador, que generó una dinámica comercial distanciada del gobierno central, con unas características regionales casi autónomas. Inclusive

...los contactos comerciales de las áreas productivas andinas entre sí eran escasos si se comparan con su comunicación con las costas del lago de Maracaibo (...) [las] condiciones impuestas por el medio dificultaron el mercado y los contactos entre las áreas andinas, y condicionaron su progresiva articulación y dependencia de la *subregión lacustre* y en especial de Maracaibo.⁵

El impulso dado por la explotación de café a la economía no se evidencia directamente en la región andina. Según Alicia Ardao⁶ apenas se establecieron dos nuevos núcleos poblacionales, Rubio y Santa Ana del Táchira, que surgieron de la concentración de población en haciendas cafetaleras. La producción de café para la exportación hizo que el funcionamiento de la red urbana andina se orientara, más allá de la propia región, hacia Maracaibo. Factores de tipo histórico, de emplazamiento y de características de la comercialización del café contribuyeron a que esta ciudad portuaria, se desarrollara y afianzara dentro de las relaciones económicas establecidas en estos momentos.

Maracaibo se convierte, de esta manera, en la segunda ciudad más importante del país, por la cantidad de productos exportados que se manejan a través de este puerto, que es el punto de contacto entre el circuito interior regional y el exterior internacional. Ante esta privilegiada posición, Maracaibo tuvo con la administración guzmancista varios inconvenientes. Según Arlene Quintero⁷, la resistencia por par-

⁵ Germán Cardozo Galué (1991). *Maracaibo y su región histórica*. Ob. cit., p. 49.

⁶ Alicia Ardao (1984). *El café y las ciudades en los Andes venezolanos (1870-1930)*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia.

⁷ Para más información véase: Arlene Urdaneta Quintero (1992). *El Zulia en el septenio de Guzmán Blanco*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos-Facultad de Humanidades y Educación Universidad del Zulia.

te del Gobierno zuliano a cumplir cabalmente con las contribuciones al Fisco, así como la evasión de impuestos con la complicidad de las autoridades aduanales, costó el cierre de la aduana de Maracaibo en 1875, quedando sólo como puerto de cabotaje al lado de La Vela.

Las operaciones mercantiles fueron trasladadas a la aduana de Puerto Cabello y, con ello, el desplazamiento de los productos provenientes de las ciudades andinas, principalmente el café. Esta situación generó un clima de malestar político y económico que en alguna medida se ve subsanado cuando llega al poder Linares Alcántara, quien decreta en 1878 la reapertura de la aduana de Maracaibo.

Estas acciones son impulsadas por la necesidad del Gobierno central de controlar las actividades de la región zuliana y del circuito agroexportador principalmente, los cuales se encuentran más relacionados con el comercio exterior y el vecino país que con el cabal cumplimiento con las contribuciones tributarias. Es de considerarse, además, que por este puerto salían y entraban constantemente una gran cantidad de productos, lo que hacía que los ingresos provenientes por estas actividades estuviesen bajo la mirada del *centralizador gobierno guzmancista*.

En la siguiente tabla y gráfico, se expresan los valores de los capitales importados y exportados por la aduana de Maracaibo, expresados en pesos, en los años económicos desde la década de 1830 hasta la década de 1860. En el mismo, se puede observar el aumento en las exportaciones a través del puerto de Maracaibo, lo que corrobora su importancia dentro del circuito agroexportador.

**Capitales importados y exportados por la aduana
de Maracaibo, expresados en pesos en los años económicos
desde la década de 1830 hasta 1860**

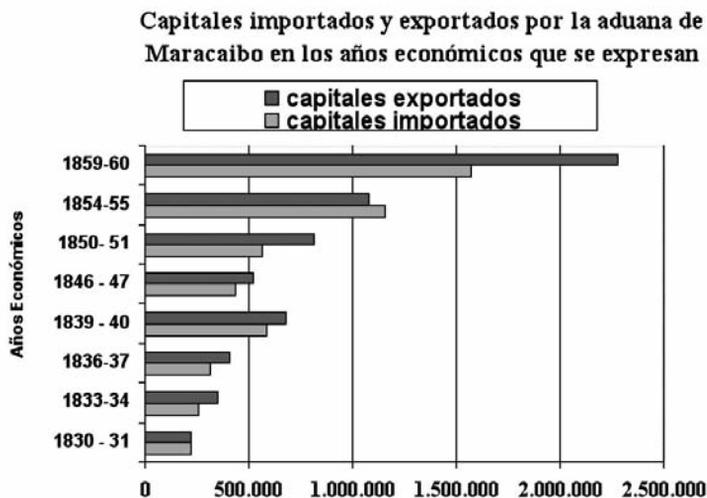
Años Económicos	Capitales Importados	Capitales Exportados
1830-31	224.403	224.271
1833-34	260.269	346.667
1836-37	314.496	409.184
1839-40	584.478	676.011
1846-47	434.991	522.844
1850-51	562.191	816.274
1854-55	1.156.759	1.076.891
1859-60	1.568.659	2.280.365

Fuente: Germán Cardozo Galué. *Maracaibo y su región histórica (El circuito agroexportador. 1830-1860)*.

Ya desde la década de 1830, el puerto de Maracaibo tiene movilización de algunos capitales provenientes de la actividad comercial agroexportadora, la presencia cada vez más consolidada de las casas de comercio, específicamente la de alemanes, que le dan un nuevo impulso a los índices económicos. La década de 1850 fue la de mayor movilización de capitales provenientes de este sector.

En la década de 1850, según Cardozo Galué, el mercado de los Estados Unidos se consolida como el principal proveedor de la región marabina en cuanto a productos industrializados y manufacturados; del puerto de Nueva York procedían más de la mitad de las importaciones, y hacia allá se dirigían la mayor parte de las exportaciones. En este sentido, Nueva York se convirtió en el centro redistribuidor de la economía agroexportadora e importadora del circuito marabino hacia localidades como Hamburgo, Marsella, Burdeos y Liverpool.

De igual forma hay un importante incremento en los capitales exportados en el año económico de 1859-1860, debido a una mayor



Elaboración propia

presencia de las casas de comercio y la posición del café venezolano en el mercado mundial. Esta situación fue promovida por el

...alza acentuado en la movilización de capitales [que] ocurre durante la década de 1850 y eso tiene que ver con la llegada a Maracaibo del comercio alemán. (...) en los siguientes años nuevas firmas alemanas se establecen en Maracaibo y monopolizan, fundamentalmente, el comercio del café desde el financiamiento de la cosecha hasta su extracción a los principales mercados europeos y norteamericanos (...) las casas “Minlos Breuer y Cía.”, “Schmilinsky y S.A.”, “Blohm Mecklemburg y S.A.”, “Schön Wilson y S.A.” y “Riedel Bornhorst y S.A.”, en este mismo orden de mayor a menor en importancia, exportan el 77% del café que sale por el puerto de Maracaibo.⁸

⁸ Germán Cardozo Galué. “Maracaibo en el siglo XIX”. En: *Historia para todos*, pp. 26-27.

Para estos años la consolidación del circuito agroexportador es definitiva. Maracaibo y las ciudades de los Andes tienen su propio ritmo de vida y han generado una serie de redes económicas que se manifiesta en el desarrollo de la infraestructura y vías de comunicación necesarias para la comercialización de diversos productos agrícolas, el café por excelencia.

PAISAJES DEL CAFÉ

La exportación de café andino hizo que el funcionamiento de la red urbana se orientara hacia Maracaibo, lo que contribuyó a que esta ciudad portuaria mejorara y desarrollara la infraestructura y vías de comunicación necesarias para la comercialización del producto agrícola.

Al ser el puerto de Maracaibo el punto en donde confluyen las mercancías provenientes de la subregión andina, en la ciudad comienzan a gestarse una serie de transformaciones en cuanto a la infraestructura y ornamento. Estos impulsos provenían de las casas de comercio y, en alguna medida, del Gobierno nacional.

La dinámica del circuito agroexportador marabino tuvo sus incidencias en el surgimiento de nuevas estructuras espaciales con la construcción de carreteras y caminos que responden a la actividad comercial agroexportadora, lo que transformó los reducidos caminos de recuas y carreteras de tierras.

Según Nelson Paredes⁹, los ejes de circulación que para 1910 tenían a Maracaibo como su nodo principal, constituían un sistema regional de transporte que se caracterizaba por su intermodalidad. Es decir, se trataba de un sistema de comunicaciones basado en la combinación de diferentes medios de transportación. Esa intermodalidad obedecía, en un primer término, al hecho de que el principal eje de circulación regional fuese acuático, lo que hacía obligatorio el trasbordo entre los transportes acuático y terrestre. En segundo término, porque el recorrido por vía

⁹ Nelson Paredes H. (1984). *Vialidad y comercio en el occidente venezolano. (Principios del siglo XX.)*, Caracas: Fondo Editorial Tropykos, p. 189.

terrestre implicaba, en lo atinente a las rutas de mayor importancia comercial, el uso combinado del ferrocarril y de las recuas.

El trazado de las líneas del tren no obedeció a una política de integración del territorio, sino a un intento de vincular algunos de los principales centros de producción agrícola al puerto de exportación más cercano. Su llegada no eliminó las formas tradicionales de transporte: las recuas de mulas y los vapores lacustres. Podemos decir, al menos en el caso andino, que “el tramo férreo solamente fue beneficioso para el principal fruto exportable: el café”¹⁰.

En este sentido, la ciudad de Maracaibo estuvo conectada con los relativamente lejanos Andes por tres grandes vías del ferrocarril, lo que contribuyó en gran medida, a convertirla en un centro poblacional con una gran dinámica comercial, situación que influye en su avance paisajístico interior. Estas vías férreas fueron las siguientes:

El ferrocarril de la Ceiba: Fue contratado en 1880 por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), con Benito Roncajolo, destinado a poner en contacto pequeños centros de recepción de productos agrícolas con los puertos inmediatos e importantes después de Maracaibo¹¹, su construcción se encuentra en medio de situaciones adversas que demoraron su pronta finalización ya que en el año de 1886 “...inclusive para superar los inconvenientes económicos, los cesionarios promovieron la formación de una compañía por acciones denominada Compañía del Ferrocarril de La Ceiba...”¹², lo que le dio un nuevo impulso a la realización de las obras y permitió que en el año de 1886 se inaugurara el tramo de la Ceiba-Sabana Mendoza.

El segundo tramo, Sabana Mendoza-Motatán contó con la contribución del Gobierno central y fue concluido en el año de 1895, luego de lograr superar algunos inconvenientes relacionados con las condiciones

¹⁰ José Ángel Rodríguez (2000). *El paisaje del riel en Trujillo (1880-1945)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, p. 181.

¹¹ Luis Delgado Delgado, Hugo Marín Márquez y otros, *El Zulia (Su espacio geográfico)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, Universidad del Zulia, pp. 123-124.

¹² José Ángel Rodríguez (2000). *El paisaje...* Ob. cit., p. 63.

sanitarias y climáticas que constantemente influyeron en la culminación tardía de la vía férrea. Este ferrocarril, a pesar de las adversas condiciones climáticas, cumplió con su labor de comunicar al puerto de La Ceiba con Trujillo, hasta su posterior pérdida de funcionamiento en el año de 1945 cuando "...la vía de hierro, las estaciones y las locomotoras y vagones se convirtieron (...) en huellas arqueológicas y recuerdos del antiguo auge del ferrocarril...".¹³

El ferrocarril de Santa Bárbara-El Vigía: Contratado en abril de 1891 por el MOP y Charles Weber; según Luis Delgado¹⁴, contó con una longitud total de 60 kilómetros y su resultado económico fue desastroso por las pérdidas, que constantemente fueron en ascenso. Para 1900, esta línea ferroviaria ya había cesado en sus operaciones, aunque años más tarde se intentó reconstruir: "... entre los años de 1906 a 1916, el Ejecutivo Nacional otorgó la explotación de la línea ferroviaria al empresario Cosme Quiñones, quien procedió a reparar en dicho lapso, sus más importantes tramos..."¹⁵. Sin embargo, dadas las condiciones topográficas y las crecidas del río Chama en temporada de lluvia, nunca pudo completarse hasta llegar a Mérida. En 1922 es definitivamente abandonado.

El ferrocarril del Táchira: En 1892, se firma un contrato entre el Gobierno y Juan Roncajolo y sus hijos, para la construcción, en cuatro años, de un ferrocarril entre Encontrados y La Fría, incluyendo un estudio para su extensión hasta San Cristóbal. De esta manera, el puerto de Encontrados sobre el río Catatumbo se convertiría en el puerto de salida del café tachirenses hacia el lago de Maracaibo.

Esta línea logró comunicarse con Cúcuta a través de San Antonio, para luego ir a Maracaibo. Fue una de las rutas principales de exportación del café; luego el cambio de actividad productiva incidió en el desvínculo de los Andes venezolanos y el norte de Colombia con el Puerto de Maracaibo.

¹³ *Ibidem*, p. 181.

¹⁴ Luis Delgado Delgado. Ob. cit., p. 287.

¹⁵ Luis Cordero Velásquez (1990). *La Venezuela del viejo ferrocarril*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, p. 175.

Los puertos fluviales y lacustres vinculados a la navegación interior eran, entonces, Encontrados, Santa Bárbara, Puerto Villamizar y La Ceiba. La mayor importancia de esos puertos residía en el hecho de cada uno de ellos era, a su vez, la estación terminal de una ferrovía, lo cual, unido al aporte del transporte por recuas, indica que la movilización por dichos puertos era relativamente considerable. El ferrocarril del Táchira dejó de funcionar entre Encontrados y La Fría en 1966.

La construcción de vías de comunicación, específicamente los ferrocarriles, provienen de la necesidad del gobierno de Antonio Guzmán Blanco de modernizar al país. Por lo general, la inauguración de estas obras correspondieron a la celebración de alguna fecha patria, por lo que el acabado de las obras debía realizarse en una fecha específica así no estuviese completamente lista la obra.

En muchos casos se iniciaba “...un largo proceso de sustitución de improvisaciones por obras definitivas que, por lo conflictivo del proceso, nunca alcanzaron verdadera calidad, ni permitieron un mantenimiento adecuado. (...) [lo que] explica de alguna manera por qué los ferrocarriles tuvieron tan corta vida en Venezuela”¹⁶

Además, la existencia paralela del uso de recuas y del ferrocarril, a menudo afectado por las crecidas de los ríos producto de las lluvias o los deslizamientos de terreno, interrumpía el tráfico en las vías férreas. Por lo que “...el problema acarreado por las lluvias, cuyas consecuencias se manifiestan en la destrucción progresiva del puerto y terminal ferroviario...”¹⁷, lejos de ser un impulso para el desarrollo, sirvió para polarizar hacia sus extremos la población de las regiones que cruzaba.

El ferrocarril, a pesar de ser un símbolo de desarrollo impulsado por el Gobierno y apoyado por el auge alcanzado por las casas comerciales en Maracaibo, no cumplía en su totalidad con las funciones

¹⁶ Alfredo Cilento-Sardi. “Las vías de comunicación en la Venezuela de 1910-1911, a través de las rutas de Leonard Dalton, geólogo y geógrafo inglés”. En: Juan José Martín y Yolanda Texera (Comps.) *Así nos vieron (Cultura. Ciencia y tecnología en Venezuela 1830-1940)*. Caracas: UCV, pp. 101-150; p. 122.

¹⁷ Ramón Santaella Yerres. *La dinámica del espacio en la cuenca del lago de Maracaibo: 1873-1940*, p. 282.

de transporte del café de la región andina hasta Maracaibo de manera regular. La temporada de lluvias afectaba su funcionamiento.

Estas circunstancias no mermaron las iniciativas en la dotación de mejores infraestructuras y servicios, los puertos se amplían y modernizan las instalaciones requeridas para el desenvolvimiento de las actividades del circuito agroexportador.

En este sentido, la ciudad de Maracaibo en 1884 vería

...mejorar sus malecones y escolleras que han de facilitar el atraque de buques de mayor calado. Entonces, también ha de tomar mayor fisonomía la urbe en razón de que por sus calles se introduce el servicio de tranvía de caballos; primero entre el mercado principal y el sector de Los Haticos...¹⁸

Otras vías urbanas se construyeron desde el centro de la ciudad hacia zonas como El Empedrado, El Milagro y Las Delicias. En el año de 1891 se inauguró el tranvía de Bella Vista, que pasó de tracción mecánica a vapor. Estas zonas, particularmente Los Haticos, fueron tradicionalmente áreas de esparcimiento de la ciudad; se convirtieron en áreas suburbanas, donde la mayoría de los dueños de las casas comerciales empezaron a construir sus residencias. Todas estas mejoras evidencian el dinamismo causado por la actividad productiva cafetalera, que generó nuevos núcleos poblacionales, especialmente en Maracaibo y sus alrededores, propiciados algunos de ellos por la acción de las casas comerciales.

En cuanto al desarrollo de los servicios públicos, Maracaibo contó, casi de manera simultánea, con el servicio de luz eléctrica y teléfono. De esta forma, en 1888, con motivo del centenario del natalicio del general Rafael Urdaneta "...se estaba instalando el alumbramiento eléctrico (...) de hecho, el ánimo de las autoridades locales era que el servicio telefónico fuera inaugurado lo más cerca posible del 24 de octubre. Para ello debían reunir a un grupo de 50 a 100 suscriptores..."¹⁹

¹⁸ Luis Cordero Velásquez (1990). *La Venezuela...* Ob. cit., p. 249.

¹⁹ Norberto Olivar y María Mercedes Rodríguez. *Los teléfonos y la luz eléctrica en Maracaibo (Fuentes para su estudio, 1888-1890)*. Maracaibo: CEZID, p. 28.

El entusiasmo ante la posibilidad de contar con el servicio telefónico logró que en agosto de ese mismo año se contara con 77 suscriptores. Entre ellos, los primeros fueron los miembros de las casas comerciales, por la necesidad y el prestigio que significaba contar con este servicio en los inicios del desarrollo de esta nueva tecnología.

El servicio telefónico inicia sus actividades el 5 de noviembre de 1888 con más de cien suscriptores, aunque la compañía sólo cumplió, en un principio, con el contrato de cincuenta de los usuarios, lo que trajo protestas de parte de la población marabina.

En cuanto a la luz eléctrica, el contrato fue dado al señor Jaime F. Carrillo y se concreta el 1° de junio de 1888. Carrillo se comprometió a alumbrar todos los lugares céntricos de la ciudad de Maracaibo, lo que impulsó a la instalación de la primera planta eléctrica con servicio permanente el 24 de octubre de 1888. De esta manera, "...El éxito de la energía eléctrica en Maracaibo pudo ser que, aparte de ser esta una ciudad importante para el comercio, no hubo nunca allí una planta generadora de gas. Por esto, la electricidad no tuvo competencia con otras formas de energía para el alumbrado como en el resto de las ciudades en Venezuela..."²⁰

El servicio de la luz eléctrica y el teléfono fueron acontecimientos que dieron la imagen de que Maracaibo se estaba convirtiendo en una ciudad con importantes progresos para su modernización. Estos servicios en un principio, sin embargo, no llegaron a toda la población a la vez, pero con el paso del tiempo se fueron haciendo accesibles a todas las zonas urbanas de Maracaibo. El servicio también dejó mucho que desear en cuanto a su calidad.

En medio de este proceso de modernización, muy ligado al conocimiento que maneja Antonio Guzmán Blanco sobre la importancia de los monumentos y las grandes edificaciones, se aboca a la reestructuración de las principales ciudades del país, entre ellas Maracaibo. Así, la ciudad

²⁰ Florian Frank (1999). "Que se haga la luz. La electrificación en Venezuela hasta 1945". En: José Ángel Rodríguez (Comp.) *Alemanes en las regiones equinociales* (Libro en homenaje al bicentenario de la llegada de Alexander von Humboldt a Venezuela, 1799-1999). Caracas: Alfadil Ediciones / UCV, pp. 244-262, p. 246.

estrena nuevos edificios públicos. En 1883, en homenaje al Libertador, se inaugura el 24 de junio el teatro Baralt: "...de estilo ecléctico morisco, con capacidad para mil personas"²¹, se encontraba ubicado al frente de la plaza Baralt y es símbolo de las iniciativas dadas para crear sitios de recreación, esparcimiento y desarrollo del arte en la ciudad de Maracaibo.

Ahora bien, aunque en el magnífico local ocasionalmente se presentaba alguna obra de teatro, la construcción como tal *no era apta para el trópico*, por lo que el calor superaba los deseos de distracción. Así lo indica Julia Bornhorst cuando se refiere al teatro Baralt: "por aquella época no podía considerarse un teatro permanente o la presencia de compañías extranjeras. Así que en cuanto a diversiones y sugerencias estábamos bastante limitados"²².

Otro de los edificios públicos simbólicos de esta misma época es la sede de la Escuela de Artes y Oficios construida en 1888. Allí se trasladan en 1890 las oficinas del Poder Legislativo. Se inició también una campaña para techar algunas casas del perímetro urbano con ciertas características, como la incorporación de largos ventanales de contraste y vivos colores.

En consonancia con el nuevo estilo arquitectónico, se enlosaron algunas aceras y se construyeron varias calles. La inauguración de cada una de estas obras públicas iba, como se ha dicho, en conformidad con la celebración de una efeméride y, por lo general, los nombres dados a las nuevas calles era los de los héroes de la patria o lugares comunes relacionados con ellos: Libertador, Páez, Carabobo, Urdaneta.

No cabía duda alguna: la ciudad de Maracaibo creció con la dinámica del circuito agroexportador. Maracaibo, que no producía nada, exportaba todo. Era ella el centro nodal de las actividades comerciales y lugar de habitación de los miembros de las casas comerciales extranjeras; desarrolló una infraestructura y vías de comunicación necesarias de acuerdo al proyecto de modernización llevado a cabo por el gobierno de Antonio Guzmán Blanco.

²¹ Germán Cardozo Galué. "Maracaibo: construcción de la identidad regional en el siglo XIX". *Revista Tierra Firme*, pp. 483-502, p. 491.

²² Julia Bornhorst (1993). *Acuarelas y relatos (Venezuela 1923-1941)*. Caracas: Oscar Todtmann Editores, p. 20.

No será sino hasta comienzos del siglo XX cuando nuevamente la ciudad de Maracaibo y sus alrededores vuelva a cambiar su fisonomía para darle paso a la explotación petrolera y, con ella, todos los cambios paisajísticos que conlleva.

CASAS COMERCIALES EXTRANJERAS

El incremento de la presencia extranjera en Venezuela durante la segunda mitad del siglo XIX obedece en parte a una reestructuración del sistema económico venezolano, que parte del gobierno centralizador de Antonio Guzmán Blanco (1870-1888). En este sentido, se estaba respondiendo a la idea de progreso, auspiciado por el Ilustre Americano, en la búsqueda de una mayor presencia de inmigrantes que contribuyeran al desarrollo económico y social del país. La mayoría de los capitales extranjeros iba destinados a la modernización del sistema de transporte venezolano y la explotación de los recursos mineros.

De igual forma, "...el origen de este proceso en el siglo XIX está vinculado a la expansión de capitales a partir de los mercados de Europa y, en un menor grado para ese entonces, de los Estados Unidos..."²³. Estas inversiones vienen dadas por la propaganda generada desde el gobierno de Guzmán Blanco, acerca de las posibilidades favorables de inversión en Venezuela y por las experiencias de algunos viajeros que, relacionados con el comercio venezolano, querían ver el incremento en las actividades comerciales para su propio beneficio.

Según Nikita Harwich, el mayor aporte de las casas comerciales extranjeras fue su experiencia en cuanto a los procedimientos y manejos del negocio de importación y exportación y sus contactos con corresponsales en los grandes puertos europeos o norteamericanos.

En este sentido, las operaciones de importación y exportación de algunos productos, principalmente el café, era llevado a cabo desde Maracaibo por las casas comerciales extranjeras, específicamente las casas

²³ Nikita Harwich Vallenilla (Coord.) (1992). "Prólogo" a *Inversiones extranjeras en Venezuela. Siglo XIX*. Caracas: Academia Nacional de Ciencias Económicas, t. I, p. 5.

comerciales alemanas que llegaron a dominar gran parte de la cordillera andina, desde la década de 1850.

La dinámica generada dentro del circuito agroexportador por las casas comerciales alemanas crea una especie de dependencia en cuanto a los productores y el crédito que les proporcionaban estas casas. Las operaciones de crédito fueron uno de los principales mecanismos de control del mercado y extracción de beneficios a los productores. La ausencia de un sistema bancario que les otorgara préstamos y la escasez de capitales, ponía a los productores en manos de los comerciantes y de las condiciones que ellos fijaran. Eran ellos los únicos que tenían el dinero y las mercancías que ellos necesitaban para la producción y el consumo.²⁴

El endeudamiento llegaba a ser tal para los productores que en ocasiones tenían que entregar sus propiedades a los comerciantes, pues el comercio de las ciudades y pueblos del interior se desarrollaba por medio de las concesiones de créditos otorgados por las casas comerciales de Maracaibo. Los comerciantes se constituían en agentes compradores de café para determinada firma maracaibera; el productor retiraba durante el año telas, abrigos, calzados, sombreros, herrajes, utillaje de labranza, víveres y demás artículos necesarios para el mantenimiento de la casa y la hacienda. Al fin de la cosecha, el agricultor entregaba al comerciante su café, las cuentas se liquidaban sobre el precio del día, mientras al agricultor se le cobraban las mercancías retiradas según en valor del momento²⁵. De esta manera, las casas comerciales colocaban en el mercado el café a precios del mercado internacional, desarrollándose una relación de desigual ganancia para los agricultores de la región andina.

Las firmas alemanas no solamente tuvieron influencia en la dinámica comercial, sino que además realizaron inversiones de infraestructura y comunicaciones para un mejor desenvolvimiento de las actividades comerciales. Con motivo de la celebración de los dos años de publicación de la *Revista Mercantil*²⁶, órgano de difusión de la Cámara del

²⁴ Alicia Ardao. Ob. cit., p. 86.

²⁵ Germán Cardozo Galué. *Historia zuliana, economía, política...* Ob. cit., p. 20.

²⁶ “Dos años”, *Revista Mercantil*. Maracaibo, año III, N° 24, mes XXIV, 30 de junio de 1924, pp. 413-473.

Comercio de Maracaibo, constituido por las principales figuras de las casas comerciales y de alguna de las firmas extranjeras petroleras asentadas en la ciudad de Maracaibo, se realiza una reseña acerca de la fundación y desarrollo de las casas comerciales, lo que nos permite conocer con detalle las relaciones y funcionalidad de las mismas en las actividades comerciales. De esta fuente tenemos la siguiente información acerca de las casas comerciales extranjeras:

La Casa Breuer, Möller & Co. Sucs: Esta casa fue fundada en el año de 1860 por los señores Montavio & Minlos, firma que pasó a ser Minlos, Breuer & Co., en 1865, la que fue sucedida en 1896 por Breuer, Möller & Co., antecesora inmediata de la Breuer, Möller & Co. Sucs. Esta firma se dedica en grandes escalas a la importación de mercancías, víveres y ferretería y a la importación del café, hace además operaciones bancarias, tiene establecimientos sucursales en las plazas de San Cristóbal (estado Táchira), Cúcuta y Barranquilla de la República de Colombia y además un depósito de víveres de Sabana de Mendoza, en el estado Trujillo.

Algunos de los socios de la firma fueron los señores F.W. Birtner, Paul Grosser, Paul Dorn, domiciliados en Hamburgo; E. Von Jess, W. Larsen y H. Kammann radicados en Maracaibo; Edwald Gumpel, en San Cristóbal, y F. Bellingrodt, H. Juhr, en Barranquilla; además, en carácter de factores mercantiles se encontraban los señores R. Scharder, A. Möller, W. Friedel, Arno Gerlach, Hans Henschel, E. Rappard y J.M. Ortega Rincón, este último sólo tenía poder para Maracaibo. Contaba con unos cincuenta empleados en sus oficinas y departamentos, trabajan en sus depósitos de frutos, en el de Sabana de Mendoza en Trujillo, y en los departamentos de mercancías y víveres cerca de 100 peones diariamente. También en las casas sucursales había un número igual de personas empleadas, fuera del personal de la casa de los señores Julio A. Añez & Co., de quienes esta casa fue comanditaria.²⁷

²⁷ Comanditaria: afrontar los fondos necesarios para una empresa comercial o industrial, sin contraer obligación mercantil alguna.

La Christern, Zingg & Ca: Fue fundada en Maracaibo el 16 de enero de 1876, por el señor W., siendo sus actuales socios los señores W. Christern (hace ya tiempo retirado en Lübeck. Alemania), Gustavo Zingg, Adolfo Christern y Hans Zittlosen, teniendo como apoderado general al señor Meter Gastreich. La oficina en Maracaibo mantenía un personal de 31 empleados bajo la dirección de los socios y asesorados por su poder general, en sus talleres de curtiduría que producen suela de general aceptación en la República por su buena calidad; además, mantiene a no menos de veinte personas en el cuidado de sus potreros de crianza de ganado vacuno, cuyo ramo es motivo de atención especial.

Christern, Zingg & Ca. son importadores y exportadores, agentes de la “Hamburg-Amerika Linie”, asociación naviera alemana; únicos vendedores para los estados Táchira, Mérida, Trujillo y Zulia de las conocidas máquinas para escribir “Continental”; bicicletas y motocicletas “Wanderer”; motores marinos “Hanomas Lloyd”; exportadores de cueros; máquinas para calcular “Trinks-Brunsuiga”; motores de petróleo crudo “Diessel Benz”, exportadores de café, industriales.

La A. Dubuc & Ca. Sucs (Rafael J. Alegretti): Fue creada por el señor Alonso Dubuc, asociado en 1891 con el señor Arturo M. Ochoa para formar la firma Dubuc & Ochoa, hasta 1902 que disuelta continuó la firma A. Dubuc hasta el 30 de abril de 1923, en que se constituyó la firma A. Dubuc & Ca., asociando a su antiguo apoderado Rafael J. Alegretti, empleado de la casa desde 1891, quien con la fecha de 30 de junio de 1924 ha asumido el activo y pasivo de la firma para continuar los mismos negocios bajo la razón social de A. Dubuc & Ca. Sucs.

Julio A. Añez & Ca., Sucesores: El 15 de febrero de 1894, la firma mercantil Luciani, Avila & Co., radicada en la ciudad de Maracaibo y el señor Julio Antonio Añez, constituyeron la sociedad mercantil en nombre colectivo que giró bajo la firma de **Luciani, Añez & Co.**, reservándose exclusivamente al señor Julio Antonio Añez el uso de la firma social, con el objeto de toda clase de negocios comerciales y en especial sobre efectos de ferretería, quincalla y marina, sobre comisiones y exportaciones, constituyendo el 26 de febrero de 1894, como factor mercantil, al señor Héctor J. Soto.

En 31 de marzo de 1901, se disolvió la expresada sociedad mercantil **Luciani, Añez & Co.**, sucediéndole la de **Julio A. Añez & Ca.**, constituida el 10 de julio de 1901 en comandita simple, por los señores **Breuer, Möller & Co.**, como solidario, en 13 de julio de 1901, como su factor mercantil al señor Héctor J. Soto, quien obligado por quebrantos de salud a ausentarse de la ciudad, renunció al poder que le fue conferido en 22 de octubre de 1907, cuya misma fecha se constituyó en factor mercantil al señor Luis E. Belloso, quien en 30 de junio de 1914 fue incorporado como socio solidario con el uso de la firma.

El 25 de julio de 1918, por separación voluntaria de los comodatarios, señores **Breuer, Möller & Co.**, se disolvió la sociedad mercantil en comandita simple, constituyéndose con la misma firma **Julio A. Añez & Co.**, por los señores Julio Antonio Añez y Luis E. Belloso, una sociedad en nombre colectivo, que el 1º de septiembre de 1919 constituyó su factor mercantil al señor Abrahán Belloso.

El 28 de febrero de 1920, se incorporaron a la sociedad **Julio A. Añez & Co.**, como socios comanditarios con el aporte de un millón de bolívares, los señores **Breuer, Möller & Co. Sucesores**, continuando los negocios la misma firma como sociedad en comandita simple, con los expresados señores como comanditarios, los señores Julio Antonio Añez y Luis E. Belloso, como socios solidarios con el uso de la firma y el señor Abrahán Belloso como factor mercantil.

El 30 de junio de 1924, por separación del socio solidario señor Julio Antonio Añez, cesó el giro de la firma **Julio A. Añez & Co.**, constituyéndose la sociedad mercantil en comandita simple, por los señores **Breuer, Möller & Co. Sucs.**, Luis Emiro Belloso y Erich Rappard, como socios solidarios y Julio A. Añez, como socio comanditario, siendo factor mercantil de la nueva firma el señor Abrahán Belloso.

En representación de *Breuer, Möller & Co. Sucs.*, como socios solidarios, tienen el uso de la firma, los socios señores Willy Albert Larsen, Peter Heinrich Kammann, Wilhelm Claudius Friedel y Max Arno Gerlach, pero la gerencia del negocio la ejercen los señores Luis E. Belloso y Erich Rappard.

El contrato de duración de esta nueva firma **Julio A. Añez & Co., Sucesores**, es hasta el 30 de junio de 1927, prorrogable por dos años más.

La evolución de esta firma comercial nos da una idea acerca de los cambios que a nivel de relaciones comerciales era capaz de manejar la firma alemana *Breuer, Möller & Co.*, no solamente como dueño de una firma comercial sino como socio de *Julio A. Añez & Co.*, firma que a pesar de sus limitadas capacidades fue capaz de mantenerse en la dinámica del circuito agroexportador marabino.

Firnhaber & Co: Esta sociedad tuvo su fundación el 1° de julio de 1908, bajo la razón social de *Rayhter & Firnhaber*, como importadores de mercancías secas y sus ventas por mayor; el 1° de marzo de 1919, por separación del socio Rayhter, la firma fue modificada por la de Firnhaber asociado al apoderado señor A. K. Mittenzwei, siendo en esta misma oportunidad que se trasladó el almacén al edificio de la Marina, avenidas “Gómez” y “La Industria”, el edificio con destino a sus oficinas y mayor, reformando a la vez conveniente y lujosamente el adjunto edificio de su detal que da frente a la avenida “Gómez” n° 19, con la fecha de 30 de junio de 1924, entra a formar parte de la firma como socios de ella el señor Ernest Firnhaber, apoderado de la casa hasta hoy y hermano del principal señor Otto Firnhaber.

Pinedo & Brigé: Firma establecida en 1922, especializada en el ramo de automóviles, siendo uno de los almacenes más completos de su género en la localidad. Además, eran los agentes de las acreditadas marcas ‘Hudson’ y ‘Essex’.

La Casa Blohm & Cía.: Fue fundada en 1854. Fue “...la primera casa comercial alemana establecida en Maracaibo (...) el edificio estaba situado (...) [frente al lago] justo al lado del desembarcadero. En la planta baja estaban los almacenes y las oficinas...”²⁸. Sus actividades eran diversas: el comercio de importación y exportación, la actividad agrícola, la realización de préstamos, importación de mercancías secas y exportación

²⁸ José Ángel Rodríguez. *Venezuela en la mirada alemana*. Ob. cit., p. 134.

de café, víveres, ferretería. Según Mirna Vies de Álvarez, esta firma mantenía varias sucursales en el país²⁹. Una vez de regreso a Lübeck, el señor Blohm se propuso ampliar sus operaciones comerciales hacia el Occidente de Venezuela, en 1857: establece oficinas en Caracas, en 1880 en la ciudad de Valencia y en 1898 en Barquisimeto.

Las firmas comerciales, en la medida que la estructura económica se ve influenciada por la actividad petrolera, se van incorporando, en alguna medida, a las nuevas actividades relacionadas con este género, no obstante, mantienen la preponderancia de la actividad económica tradicional, la agroexportación.

Además de la influencia de la situación mundial en las actividades comerciales en Venezuela, específicamente en Maracaibo, cuando Alemania

...entra en conflicto con otras potencias europeas, en ocasión del estallido (...) de la primera guerra mundial. Los intereses británicos y franceses enfrentados al imperio prusiano de Guillermo II provocarán que la casa Kolster, de origen germánico, encargada de despachar, —al igual que la Bauer— grandes rumbas de café de Puerto Cabello y Maracaibo hacia Hamburgo y los puertos del antiguo imperio Austro-Húngaro, cesen en sus envíos regulares paralizando las actividades navieras de sus empresas a causa del conflicto.³⁰

Todas estas circunstancias influirán en la consiguiente disminución de la influencia de las casas comerciales en el sistema económico venezolano hasta la progresiva desaparición de la mayoría de ellas.

²⁹ Mirna Vies de Álvarez, *La casa Blohm & Cía. de Barquisimeto*.

³⁰ Luis Cordero Velásquez. Ob. cit., p. 48.

LA DISOLUCIÓN DEL CIRCUITO AGROEXPORTADOR

Los patios para el secado del café (...) dejaron de ser familiares para convertirse en pintorescos, mientras el escenario industrial petrolero incorporó los símbolos de la nueva riqueza venezolana sin que hayamos podido todavía descifrar las proporciones entre los benditos beneficio y las malditas consecuencias.

Juan José Martín Frechilla y Yolanda Texera Arnal (comps.)
Petróleo nuestro y ajeno

La economía de Venezuela en el transcurso del siglo XIX al XX sufre severas modificaciones en cuanto a su posición frente al mercado internacional; los ingresos obtenidos por concepto de las actividades agroexportadoras disminuyen y comienza a existir un interés por la explotación de un nuevo producto comercial: el petróleo.

Estos cambios se observan de manera detallada durante el período presidencial del general Juan Vicente Gómez. Durante su larga dictadura se da inicio a las concesiones petroleras y con ellas la explotación de petróleo de manera masiva y constante en territorio venezolano. La explotación de petróleo en Venezuela desplazó a la estructura económica agraria tradicional, creando una nueva dinámica en las relaciones económicas que tiene representación en el paisaje marabino.

Aunque la disolución del circuito agroexportador no ocurre de una manera exacerbadamente violenta, una vez que se modifica la estructura económica de agraria a petrolera, esta actividad dominará sobre la otra y sus efectos serán evidentes en los índices económicos. En 1913 la exportación de café representaba el 59,1% del total y el cacao el 17,9%, esta situación se modificó radicalmente en 1926, cuando la importancia del café en el comercio exterior disminuyó al 25,9% y el cacao al 4,9%. En esta última fecha la exportación de petróleo y sus derivados comprendía el 64,2%, lo que indica su absoluto predominio en la economía nacional. En 1936 el café había descendido al 5,2% mientras que el petróleo llegó abarcar el 90,1% de las exportaciones venezolanas.³¹

El 90,1% obtenido en 1936 es símbolo de que ya, para este momento, las exportaciones agrícolas descendieron en importancia dentro del sistema económico venezolano y, por ende, de la falta de incentivo que existe en el sector agrícola productor y del Estado.

La estructura del sistema agroexportador se encontraba basada en el trabajo de la tierra; por tal motivo, depende de las condiciones climáticas, las plagas y el tiempo destinado a la producción del producto agrícola, específicamente del café, principal rubro de exportación durante gran parte del siglo XIX.

Durante la década de 1850, la exportación del café toma un auge particular que se mantiene hasta finales del siglo XIX, que es cuando se halla incapacitada para competir con otros mercados exportadores de café, como es el caso de Brasil, cuyo café se convirtió en un producto más rentable y, por lo tanto, mantenía un mercado más estable que el de Venezuela.

Mientras que en Brasil se produjeron algunos adelantos importantes en materia tecnológica y científica, orientados al perfeccionamiento de la técnica de cultivo del café, en Venezuela manteníamos las mismas condiciones de atraso en cuanto a técnicas de cultivo y explotación de la tierra, lo que hizo el café de otras naciones de mejor calidad que el producido en las regiones andinas.

La falta de inversión de capitales y el endeudamiento de los productores con las casas comerciales generó un estancamiento en la producción del café. Aunado a esto, no existió un verdadero impulso de parte del Estado por mejorar las condiciones crediticias del productor agrícola.

Si bien es cierto que en 1928 se crea el Banco Agrícola y Pecuario, los fondos con los cuales contaba no eran suficientes como para encarar la situación económica de muchos agricultores. Además, era un ayuda que obtenían de manera directa algunos beneficiados de la dictadura gomecista; por lo tanto, este banco "...no remedió estos problemas, porque su capacidad crediticia no alcanzaba a cubrir la demanda de los

³¹ D.F. Maza Zavala. "Venezuela una economía dependiente", pp. 397-398; citado en Catalina Banko (2001). *Régimen medinista e intervencionismo económico*. Caracas: Departamento de Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, UCV, p. 26.

préstamos (...) [que repercutió en que] una parte de la población rural comenzó a emigrar hacia los centros urbanos, donde existían mayores posibilidades de empleo en el comercio...”.³²

Las inmigraciones fueron parte de un fenómeno característico de finales del siglo XIX y principios del XX, lo que afectó en gran medida la disponibilidad de mano de obra para las actividades agrícolas y los índices demográficos de las principales ciudades del país.

A estas circunstancias, hay que agregar la caída general de los precios, mejor conocido como la crisis de 1929, en donde la producción del café y la agroexportación en general, entraron en una crisis que arrastró tras sí al resto de las actividades agropecuarias.

La caída de los precios del café motivó una baja generalizada de los precios de los productos de consumo interno producidos en el país, aun cuando este descenso fue menos violento que lo ocurrido en los productos de exportación y fue más rápida su recuperación.³³

Estas circunstancias repercutieron en la caída de los salarios y, por lo tanto, en la reducción de la oferta de trabajo; así mismo en la pérdida de parte del poder económico de los grandes hacendados que tenían que hacer frente a las deudas contraídas con las casas comerciales.

Luego de esta crisis, la Venezuela agroexportadora ve mermada sus actividades dentro del comercio internacional. La producción agrícola, en muchos casos, tiene tendencias al autoconsumo, en lugar de la exportación en grandes cantidades.

Por otro lado, la crisis del 1929 no afecta de una forma brusca al sistema económico venezolano que ya, para este momento, se encuentra más orientado hacia la explotación de hidrocarburos. Se trata de la subsistencia de los dos sistemas económicos, el tradicional agrícola y el moderno petrolero, que a lo largo del siglo XX, es el que domina el panorama del sistema económico mundial, así como el de las actividades económicas de Venezuela.

³² Catalina Banko. Ob. cit., p. 28.

³³ Josefina Ríos y Gastón Carvallo (2000). *Análisis histórico de la organización del espacio en Venezuela*. Caracas: CDCH, UCV, p. 114.

Es decir, la economía venezolana no se ve afectada por los sucesos del 1929, porque la mayor parte de los ingresos nacionales con los cuales cuenta el Estado para el gasto público dependen en su mayor parte de la actividad petrolera. Inclusive,

“...para el año de 1934 la situación de la industria cafetalera es verdaderamente lamentable; el Ejecutivo Federal destinó diez millones de bolívares para ayuda de los agricultores del café y cacao más necesitados de los estados Trujillo, Mérida y Táchira que sumaron 34.402, pero por el otro lado entraron grandes cantidades de materiales y maquinarias para el desarrollo de la industria petrolera en el Lago de Maracaibo...”³⁴

Estas circunstancias son las que dan origen a la disolución del circuito agroexportador y, por ende, a la ruptura de las relaciones económicas entre la subregión andina y la región lacustre. No cabe duda que en este proceso, Maracaibo es el primer centro afectado por la incorporación del petróleo a la dinámica económica del país. Aunque no cambia sus funciones de puerto exportador, se convierte en centro de exploración y explotación petrolera, lo cual influye en el cambio de su fisonomía como ciudad. Considerando que “...a la crisis mundial, se sumó un estancamiento global de la agricultura, tomando el relevo el petróleo que, desde 1926, se convirtió en el principal producto de exportación venezolano...”³⁵

La importancia del petróleo en Venezuela surge debido a una serie de cambios que se gestan dentro de la economía mundial impulsado por acciones bélicas; nos referimos al impulso dado por la Primera Guerra Mundial al desarrollo científico-tecnológico. Bajo este contexto, se entiende la supremacía que empieza a jugar el petróleo como fuente de energía necesaria no sólo para cubrir necesidades humanas, sino para poner en funcionamiento una serie de maquinarias bélicas.

³⁴ Carmen Amanda Pérez, *Maracaibo y la región andina 1924-1935*. Maracaibo: Universidad del Zulia / Corpozulia, pp. 59-60.

³⁵ José Ángel Rodríguez (1998). “Paisajes de café y petróleo”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, num. 337, t. LXXXV, pp. 3-21, p.14.

En este sentido, "...la importancia geopolítica de estos asuntos se confirmó una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial y sus trazas permanecen visibles con toda claridad desde entonces..."³⁶. La explotación de petróleo desde la década de 1920 convirtió a Venezuela paulatinamente en un país petrolero, capaz de suplir las demandas de sus principales mercados de exportación, entre ellos el más importante era el de los Estados Unidos.

Así como sucedió con el *boom* cafetalero, con la incorporación del petróleo a la economía venezolana se construye la infraestructura necesaria para el desarrollo de la industria, que va desde la creación de los campamentos petroleros, hospitales, oleoductos, balancines y torres petroleras.

La ciudad de Maracaibo sufre más que ninguna los cambios por el petróleo. La acción del hombre se evidencia de manera directa sobre la construcción de sus puentes, calles y avenidas que van en consonancia con las necesidades y ajustes de los petroleros.

Estas circunstancias, a su vez, generan aparentemente dos ciudades: una que goza de los beneficios de la actividad petrolera y otra que está esperando que la energía con aires de progreso llegue hasta ella.

COMPAÑÍAS TRASNACIONALES Y CIUDADES PETROLERAS

No existe en las ciudades petróleo instituciones capacitadas de unificar a sus pobladores en una vida urbana activa. No producen arte, ciencia o expresión cualquiera de cultura intelectual. Predomina en ellas el color del petróleo.

Rodolfo Quintero
Antropología del petróleo

³⁶ Juan José Martín Frechilla, "Ni bendito ni maldito. Visión de conjunto del impacto del petróleo en la sociedad venezolana". En: Juan José Martín Frechilla y Yolanda Texera (comps.), *Petróleo nuestro y ajeno*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, UCV, pp. 23-60, p. 23.

La explotación petrolera toma especial auge durante el período gubernamental de Juan Vicente Gómez (1908-1935). Cuando el Benemérito otorga concesiones petroleras a sus *allegados y amigos*, éstos al poco tiempo las vendían por precios irrisorios a las transnacionales. Fueron capitales ingleses los que primero penetraron en la explotación del asfalto en el país; su historia comienza con la concesión que la General Asphalt obtuvo por traspaso de Horacio Hamilton (el precio de la transacción fue de un dólar) en 1887, realizado a favor de la New York and Bermúdez Co., su subsidiaria en Venezuela.

Posteriormente, adquirió otras extensas concesiones a través de sus subsidiarias, de particulares venezolanos que habían sido favorecidos por Cipriano Castro en 1907. Sin embargo, fue después de la Primera Guerra Mundial cuando la Standard Oil Co. inicia su participación activa en el negocio petrolero.

La Standard se expandió aceleradamente reservándose las mayores proporciones de la industria, logrando desplazar a los intereses británicos-holandeses de su lugar preponderante.³⁷

En 1907 y de acuerdo con las cláusulas de la Ley de Minas de 1905, se otorgaron varias concesiones que cubrían amplias zonas:

1. La concesión Vigas, que abarcaba unos dos millones de hectáreas en el Distrito Colón, Estado Zulia. Esta concesión fue adquirida con posterioridad por la Colon Development Company (una compañía en su mayoría británica perteneciente luego al Grupo Shell).
2. La concesión Aranguren, que comprendía los distritos Bolívar y Maracaibo, Estado Zulia con alrededor de un millón de hectáreas. Esta concesión fue comprada por la Venezuela Oil Concessions del Grupo Shell.³⁸

³⁷ Roosevelt Velásquez y Miriam Cabrera (1969). *La inversión petrolera en Venezuela*. Caracas: Cuaderno del Instituto de Petróleo y Minas.

³⁸ Federico Baptista (1961). *Historia de la industria petrolera en Venezuela*. Caracas: Creole Petroleum Corporation, p. 9.

En el momento en que las concesiones pasaban a las compañías, éstas iniciaron el proceso de exploración y tanteo del territorio en la búsqueda del preciado oro negro. Es en esta fase cuando comienza la incorporación al paisaje zuliano de improvisados campamentos con techados de lona, los cuales, dependiendo del hallazgo, se convirtieron en campamentos petroleros con una mejor infraestructura hasta llegar a ser lo que hemos llamado las ciudades petroleras:

...Los campamentos petroleros se fueron formando alrededor de aquellos campamentos de carácter provisional que se instalan al hacer las perforaciones de tanteo. Descubierta un yacimiento, (...) [pasaba por] un período probatorio, (...) pero una vez constatado definitivamente el valor comercial de una zona de explotación, ya se justifica una inversión de mayor cuantía como lo es la que se requiere para establecer un campo industrial permanente...³⁹

Con la llegada del petróleo, el estado Zulia cambia su fisonomía; específicamente en la costa oriental del lago de Maracaibo se genera una dinámica que responde a esta nueva actividad comercial, que tiene su más fiel representación en los campamentos y ciudades petroleras. El surgimiento de ciudades como Cabimas, Lagunillas, Santa Rita, Altigracia, Bachaqueros, Ciudad Ojeda y Tía Juana es la evidencia más notable de la incorporación de nuevos elementos paisajísticos característicos de los paisajes petroleros en Maracaibo.

Al respecto, la *Revista Mercantil*⁴⁰ señala que el pozo productivo más antiguo de importancia entró a producir en 1917, en Mene Grande, y pertenecía a la Caribbean Petroleum Company, uno de los campos de verdadera gran potencia en este Distrito. Aunque sus límites no han sido nunca bien definidos, no ha tenido taladros abandonados y se ha desarrollado

³⁹ Francisco Faraco (1974). "Prólogo". *Petróleo en Venezuela desde 1878*. Caracas: Ediciones Centauro, José Agustín Catalá, pp. 82-83.

⁴⁰ "Maracaibo y el petróleo". *Revista Mercantil*. Maracaibo, año VI, núm. 60, mes LX, 30 de junio de 1927, pp. 1096-1102.

de una manera ideal; el campo está situado a dieciséis kilómetros hacia el interior del puerto de San Lorenzo. Los primeros petroleros que penetraron hasta Mene Grande atravesaron una espesa selva hasta llegar a un terreno llano, que estaba lleno de ciénagas, serpientes, roedores y otros animales del trópico; durante muchos años la región era un criadero de paludismo.

Con el tiempo, y al convertirse Mene Grande en un campo de grandes posibilidades para la trasnacional Caribbean Petroleum Company, se desarrolló la infraestructura necesaria, una "...estación ferroviaria (...) con una pequeña refinería, amplios depósitos de petróleo, planta eléctrica y numerosas residencias para empleados, más un muelle de aproximadamente 600 metros de largo donde atracaban, para surtirse, los banqueros".⁴¹

El campo La Rosa cuenta con el primer pozo lacustre que fue taladrado en la hoya de Maracaibo, en 1922 estalla el pozo Los Barrosos n° 2, que hizo reconocer mundialmente a Venezuela como país exportador de petróleo. El hallazgo fue de la Venezuelan Oil Concessions Ltd. Cabimas, ubicada en la costa oriental del lago de Maracaibo, comunicada por la carretera oriental del lago y unida a las carreteras Panamericana que la une a Coro con los puertos de Altagracia. Tuvo un mayor desarrollo a raíz de la explotación de Los Barrosos, conformando un complejo urbano que abarca desde la ciudad de Santa Rita hasta la ciudad de Tía Juana. Es un centro productor de petróleo, tanto en tierra firme como en el lago, y dirige su producción a Ciudad Ojeda, por oleoductos, hasta las refinerías instaladas en la península de Paraguaná, ha desempeñado funciones comerciales y de servicios para la zona petrolera de sus inmediaciones, con importantes actividades industriales metalmecánicas ligeras. Surgió como campamento petrolero a partir de 1929.

La compañía Lago Petroleum Corporation fue establecida en 1923 y adquirió las únicas concesiones que no habían sido reclamadas en el distrito Bolívar, que en su mayoría se encontraban ubicadas en el

⁴¹ Henry Pittier, "Exploraciones botánicas y otras en la cuenca de Maracaibo" *Revista cultura venezolana*, N° 51, Caracas, julio-agosto 1923. citado en: Luis Cordero Velásquez, ob. cit., p. 169.

lago de Maracaibo: "...la técnica de la perforación en superficies cubiertas por aguas estaba limitada entonces a zonas de relativa poca profundidad (...) las compañías habían venido utilizando bases de madera sobre pilotes verticales de madera para sostener las torres, las calderas y tanques de almacenar el barro de perforación..."⁴²; debido a los hallazgos de petróleo encontrados comenzaron la perforación aguas adentro en donde se debieron utilizar por primera vez el procedimiento de "pilotes de concreto".

Uno de los campos que manejaba esta compañía es Lagunillas, en donde obtuvieron una producción diaria de 3.800 barriles⁴³; la población de Lagunillas de Agua se ve afectada por el incendio de las torres petroleras, que la llevó a su definitiva destrucción en 1928 y 1933. Esta población fue reubicada, y conforma Ciudad Ojeda, situada a 5 metros de altitud en la costa oriental del lago de Maracaibo, conectada por la carretera oriental del lago, conformando un complejo urbano petrolero hasta Bachaquero-La Victoria: "...Lagunillas tiene la particularidad de estar 2 m. 10 cm. más abajo que el nivel del lago. Las compañías petroleras para subsanar este grave inconveniente, construyeron un muro que tiene cerca de ocho kilómetros de largo y unos tres metros de alto, logrando así contener la invasión natural de las aguas..."⁴⁴. De allí que Lagunillas se encuentre protegida por diques para impedir inundaciones por el proceso de extracción masiva de petróleo. En 1937, el lugar se formó como un núcleo urbano planificado para albergar a los habitantes del antiguo poblado lacustre Lagunillas de Aguas que había sufrido sucesivos incendios.

En 1928, la compañía Lago Petroleum Corporation descubre cerca de Lagunillas el pozo Tía Juana n° 1, alrededor del cual se desarrolla el campo petrolero. El lugar se convirtió en una ciudad del estado de Zulia, capital de la parroquia Manuel Manrique, en el municipio de Cabimas. Emplazada a 4 m de altitud en la orilla oriental del lago de Maracaibo, cum-

⁴² Federico Baptista. Ob. cit., p. 10.

⁴³ *Idem.*

⁴⁴ "El campamento de Lagunillas". *Revista El Farol*. Caracas, N° XVII, octubre 1940, p. 14.

ple la función de campamento petrolero, donde se desarrollan actividades comerciales y de servicios relacionadas con la extracción. Su localización en un importante eje vial ha consolidado su condición de centro poblacional, surgido a partir de la explotación de los yacimientos petrolíferos de la costa oriental del lago de Maracaibo.

Al sur de Lagunillas, la Venezuelan Oil Concessions, en 1937, comienza a producir en el campo de Bachaqueros. Los campos La Paz y Concepción fueron descubiertos por la compañía Lago Petroleum Corporation, son dos de los campos más cercanos a la ciudad de Maracaibo; el petróleo producido en ambos es transportado por el oleoducto a Punta de Piedras, que se encuentra a siete kilómetros al sur de Maracaibo.

La Standard Oil Company of Venezuela, subsidiaria de la Standard Oil Company, se estableció en Venezuela hacia fines de 1921. Realizó trabajos exploratorios en la cuenca del lago de Maracaibo, en el distrito Perijá. Para 1925 iniciaron actividades en el pozo Pebi n° 1, en donde no hallaron el petróleo; éste es uno de los casos de inversiones improductivas que lo único que dejan en los poblados cercanos es la esperanza de hallar el tanpreciado oro negro. En esta expedición se vieron afectados los indios motilones, ya que esta área era la predestinada a sus labores de caza; por su parte, la trasnacional se enfrentó a los problemas propios de la falta de comunicaciones y vías aptas para el traslado de los materiales necesarios para la exploración.

Las compañías no siempre conseguían petróleo de inmediato en las áreas otorgadas para la concesión, incluso algunos de los pozos eran abandonados por su poca capacidad productiva. Sin embargo, en el caso de ser pozos probados, la actitud ante el emplazamiento geográfico era distinto, es el caso de los mencionados pozos de Lagunillas, Bachaqueros, Tía Juana y Mene Grande. El establecimiento de una trasnacional en torno al pozo de interés afectaba a las poblaciones aledañas por la nueva dinámica económica introducida, así como por la incorporación de nuevos elementos al paisaje marabino.

El desarrollo de un campamento petrolero era símbolo de *progreso*, a pesar de las divisiones sociales existente entre los inversionistas extranjeros y la población en general. Lo primero que se denota en este caso es

la división existente entre el campamento y el resto de las poblaciones cuando se extendía la cerca de alambre divisoria entre una y otra parte de la localidad. Además, "...Con el desarrollo de la industria petrolera comenzaron a surgir en las costas lacustres nuevos muelles con función distinta a la tradicional. En efecto, a partir de la segunda década [del siglo XX] las compañías exportadoras de petróleo iniciaron un proceso de construcción de muelles en las costas del Lago de Maracaibo, destinadas (...) al servicio de las concesiones de exploración y explotación del petróleo..."⁴⁵

Dentro de los campamentos petroleros se comienza a configurar un Zulia con una fisonomía diferente; se establecen casas para los gerentes de las compañías y los obreros, amplias calles, asistencia médica y acceso al agua potable: "...a los campos petroleros siguen las ciudades petroleras que en su mayoría son antiguas aldeas transformadas, aunque algunas nacen y crecen como producto de actividades 'urbanísticas' de las compañías. Todas son expresión de profundos cambios..."⁴⁶. Las ciudades petroleras crecieron con la extracción de petróleo y dependen de ella para su desarrollo, son ciudades que responden a una infraestructura y medios de comunicación diferentes al Maracaibo del circuito agroexportador, la ciudad más próspera del Zulia.

ZULIA PETROLERO

El estado Zulia cambia de manera vertiginosa con la incorporación del petróleo a la dinámica comercial; con ello, se generan nuevos elementos característicos, como el desarrollo de las vías de comunicación, la incorporación del automóvil, la contaminación del lago de Maracaibo, el dragado de la barra y los incendios producidos por las torres petroleras. Evidentemente que los efectos ambientales de la explotación petrolera es uno de los rasgos característicos de esta actividad comercial, que

⁴⁵ Luis Delgado. Ob. cit., p. 294.

⁴⁶ Rodolfo Quintero. *Antropología del petróleo*. Citado en: Juan Pedro Posani (1979). *La vivienda en Venezuela*. Caracas: Biblioteca INCE, pp. 73-74.

comienza a principios de siglo XX y que aún en la actualidad forman parte del prejuicio causado al ecosistema del lago.

Aunque las investigaciones en este particular aspecto, durante los inicios de la explotación petrolera, se encuentran dispersas, y no existe un estudio que detalle la contaminación del lago con exactitud ni las medidas tomadas por el Gobierno, sabemos que el 3 de junio de 1925 "...se quejan los habitantes de La Cañada, distrito Urdaneta del estado Zulia, por la contaminación con petróleo de las aguas del Lago de Maracaibo"⁴⁷. Según Aníbal Martínez, en el año de 1927 los mismos habitantes de la localidad La Cañada vuelven a quejarse por la contaminación del lago ante el Ejecutivo Federal, y es finalmente el 11 de julio de 1928 cuando el Congreso promulga la *Ley de vigilancia para impedir la contaminación de las aguas por el petróleo*.

Así mismo, es incorporado en la *Ley sobre Hidrocarburos y demás combustibles* de 1928 en la sección segunda, "Obligaciones complementarias de los concesionarios", ejecutar las operaciones de exploración evitando el desperdicio de los minerales explotados. De esta manera, se les obliga a las compañías concesionarias a tomar las medidas necesarias o convenientes para evitar incendios, participando inmediatamente los que ocurran a las autoridades competentes y a los concesionarios colindantes o a sus encargados, pudiendo requerir de ellos la cooperación prevista.

Aunque es evidente que existe una preocupación por parte del Estado ante la contaminación del lago de Maracaibo y los incendios producto de la explotación petrolera, es más importante la producción petrolera y con ella el aumento de los ingresos fiscales que el saneamiento del lago. En los inicios de la explotación petrolera fueron muchas las áreas afectadas por el efecto contaminante de este hidrocarburo, que inclusive aún podemos evidenciar en la actualidad con el prejuicio de que poco o nada se ha hecho para revertir el efecto contaminante en el lago.

⁴⁷ Aníbal Martínez (1986). *Cronología del petróleo*. Caracas: Ediciones del Centro de Información y Adiestramiento Petrolero y Petroquímico, p. 73.

El lago de Maracaibo tiene una directa conexión con el mar. Este contacto se produce cuando las aguas de la bahía El Tablazo y las del estrecho de Maracaibo se conectan con el golfo de Venezuela, espacio que geográficamente forma parte del mar Caribe; el movimiento de las aguas produce la salinización de las aguas del lago lo que hace que esta agua no sea adecuada para el consumo humano. El problema aumentó con el dragado de la barra de Maracaibo, aspecto que comentaremos más adelante.

Para solventar el suministro de agua potable, se construyeron molinos de viento que se encontraban en el embarcadero de algunas de las casas, o en ocasiones por el aljibe, que es una especie de depósito en donde se recoge y conserva el agua llovediza o la que se lleva de algún río o manantial. Estas soluciones, debido al crecimiento poblacional ocasionado por la fiebre del oro negro, no eran ya rentables, por lo que desde el año 1920, en la conmemoración del 19 de abril, la Junta del Centenario de 1821, electa por el Gobierno del estado Zulia, para organizar los actos nacionales, constituida por F.E. Bustamante, Juan E. París, Juan Besson, Marcial Hernández, Eduardo J. Delgado, Alberto Roncajolo, Carlos M. García, Pedro Guzmán, R. Beloso Rincón, J. M. Camarillo, M.A. Puchi F., solicitan a Juan V. Gómez, la construcción del acueducto de Maracaibo, alegando que por los problemas que tienen para obtener agua potable, en esta ciudad

...No hay en sus áridos contornos un arroyuelo siquiera, y durante la estación de seguía, como ha sucedido en estos meses, el viento del nordeste aleja las nubes, el lago se torna en amarga ola de mar, los aljibes se agotan, los pozos de los alrededores no dan abasto, la tierra se tuesta y los pobres sufren el suplicio de la sed...⁴⁸

Adicionalmente, para el año de 1920, existía un informe y planos elaborados por la compañía The Caribbean Petroleum Company, quienes sugerían por los estudios realizados que se tomase el río el Palmar

⁴⁸ “Acueducto de Maracaibo. Documento Núm. 506”, *Memoria y Cuenta del Ministerio de Obras Públicas*. 1920, t. II, p. 302.

y no el río el Limón para la construcción del acueducto, ya que “...se encontró que del río Palmar podía venir el agua por simple presión, y esto unido a lo bueno y limpio del agua de este río, hizo adoptarlo con preferencia para el estudio del Acueducto”⁴⁹. En este sentido, los estudios para la selección y ubicación del acueducto ya se habían realizado; sólo faltaba el apoyo económico desde el Gobierno central para la construcción de esta necesaria obra.

En los años siguientes, y debido a la mayor presencia de las compañías petroleras, continuaron las peticiones para la construcción del acueducto; esta vez a través del órgano difusor de los miembros de la Cámara del Comercio de Maracaibo (entre los que se encontraban representadas las compañías petroleras), la *Revista Mercantil*, desde donde se hace eco de algunas recomendaciones y peticiones al gobierno de Gómez para que realice la construcción del acueducto de Maracaibo.

Finalmente anuncia el decreto de construcción del acueducto; fue publicado en *Gaceta Oficial* número 15850, de fecha 24 de marzo de 1926, por la cual el Benemérito general Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, ordena la construcción del acueducto de Maracaibo, tomando el agua del río Palmar, y como complemento de esa aplaudida determinación del Ejecutivo Nacional se crea para esta ciudad una Oficina Técnica de Ingeniería dependiente del Ministerio de Obras Públicas, encargada de la construcción del acueducto.⁵⁰

Esta noticia repercutió en los medios nacionales y regionales. Al respecto, *El País* informa acerca de “...la construcción en Holanda de dos buques motores de quinientas ochentas toneladas cada uno, especialmente para trasportar de Puerto Cabello a Maracaibo la enorme tubería de nuestro acueducto...”⁵¹. Finalmente, es en el año de 1938

⁴⁹ “Datos sobre el Acueducto de Maracaibo. Documento Núm 507”, *Memoria y Cuenta del Ministerio de Obras Públicas*. 1920, t. II, p. 303.

⁵⁰ “El Benemérito General Gómez decreta para Maracaibo la grandiosa obra del acueducto”. En: *Revista Mercantil*. Maracaibo, año IV, N° 45, mes XLV, 31 de marzo de 1926, p. 832.

⁵¹ “La obra gigantesca de nuestro Ilustre Jefe, y los triunfos de la Rehabilitación. Acertadas disposiciones del Gobierno Nacional para asegurar la más pronta construcción del Acueducto de Maracaibo”. *El País*. Maracaibo, 22 de febrero de 1929, p. 1.

cuando fue inaugurado un moderno acueducto que surte de agua potable de buena calidad y en gran cantidad, proveniente de 10 pozos profundos que producen un promedio de 20 litros por segundo; el agua extraída de los pozos por potentes maquinarias, se recoge en una red de tuberías que la conducen a la planta de tratamiento donde se airea, se decanta, se filtra, haciendo finalmente al agua completamente potable; luego es bombeada al Estanque de distribución construido en Bella Vista.⁵²

Con anterioridad, las compañías petroleras tomaban el agua directamente del lago de Maracaibo, la pasaban por un proceso de desalinización y la hacían apta para su propio consumo. Con la construcción de esta obra se ven beneficiadas las petroleras y parte de la población del Zulia.

Otro de los efectos que indirectamente produjo la explotación petrolera fue el canal de navegación del lago de Maracaibo, ya que los barcos de gran calado no podían pasar por el lago debido a la existencia de la barra, situada en la bahía El Tablazo. Se trataba de un banco de arena que se forma permanentemente en las profundidades de las aguas de esta zona por la acumulación de sedimentos que llegan desde las áreas costeras del golfo de Venezuela.

La barra se dragó para poder retirar los sedimentos y construir el canal de navegación. De no haberse realizado esta importante obra, las compañías petroleras hubiesen tenido que construir un oleoducto desde los campos petroleros, a todas luces costoso:

...según los datos fidedignos procedentes de técnicos americanos, la construcción de oleoductos es costosísima. De los grandes centros de producción de petróleo —el Mene i la región Colón— al mar, hay alrededor de 300 kilómetros. Los oleoductos necesitan cada 15 kilómetros de una estación con maquinaria especial de alto costo...⁵³

⁵² “El acueducto de Maracaibo”. En: *Revista El Farol*. Caracas, N° XII, mayo 1940, p. 21.

⁵³ “La canalización de la Barra de Maracaibo”, *Revista Mercantil*. Maracaibo, año I, n° 6, mes VI, 31 de diciembre de 1922, pp. 92-94, p. 93.

Las compañías no estaban interesadas en los altos costos que representaba la construcción de un gran oleoducto; prefirieron, primero, construir barcos de menor calado para la extracción de petróleo y, luego, a través de las sugerencias hechas al Gobierno, lograron la obra de dragado de la barra de Maracaibo. De esta manera, en 1938 los barcos de mayor calado podían atravesar la bahía El Tablazo y extraer el petróleo venezolano al mercado mundial.

El problema de las vías de comunicación es redimensionado durante el gobierno de Gómez, para quien era una necesidad la conexión del país por factores político-militares y luego por necesidad de mejorar las comunicaciones para las efectivas relaciones económicas del comercio exterior e interior del país. En 1910 se establece que un 50% del presupuesto de obras públicas debía ser destinado a vialidad.

La preferencia de las carreteras sobre el ferrocarril es debido a la importancia que toman los automóviles y, con ellos, la gasolina como derivado del petróleo, sobre cualquier otro medio de transporte; recordemos que "...El automóvil dentro de la ciudad fue más bien un objeto de lujo y diversión que un medio de transporte, su difusión se aceleró con la construcción de carreteras estatales y de la trasandina en 1925..."⁵⁴. El uso del automóvil generó nuevos servicios, como ventas de gasolina, aceite, grasa, repuestos, garajes, talleres mecánicos y empresas de automóviles de alquiler; a la par de su existencia se mantuvo las vías de recuas y el ferrocarril.

Todos estos elementos son producto, de manera directa o indirecta, de los cambios que se comienzan a gestar en la Venezuela petrolera. El Zulia cambia su fisonomía en la medida que las compañías petroleras y el Gobierno así lo deseen. Los cambios a nivel del paisaje son, si se quiere, acelerados. Los petroleros irrumpieron la dinámica agro-exportadora, no solamente la de los habitantes de los pueblos del Zulia, sino también las del resto del interior del país. Se modificaron las costumbres y la vida en Maracaibo, ésta en particular pasó a ser más costosa que

⁵⁴ Alicia Ardao. Ob. cit., p. 134.

cualquier otra ciudad del país. La búsqueda del oro negro modificó conductas e incidió en la ruptura de las relaciones del hombre con la tierra. Los paisajes petroleros son evidencia del cambio en la estructura económica del país. El petróleo no solamente vino a incidir en el presupuesto de la nación, sino también en la forma de los venezolanos de percibir el paisaje y relacionarse con él. Los viajeros, o al menos dos de ellos, dan cuenta de esto.

II. MARACAIBO EN LA MIRADA DE JULIA BORNHORST

En este capítulo, vamos a tratar los paisajes petroleros del Zulia, a través de la mirada de Julia Bornhorst, quien residió en Maracaibo desde 1923 hasta 1941. Fue ella la esposa de Carl Bornhorst, jefe de la firma comercial Beckmann.

Para ello dividimos el capítulo en dos partes. En la primera, nos vamos a encontrar con el Maracaibo cafetalero en pleno proceso de transformación económica y paisajística, que cuenta con la importante presencia alemana por medio del dominio ejercido por las casas comerciales.

Desde esta perspectiva, los testimonios dejados por Julia Bornhorst nos van a permitir conocer el Maracaibo *creado por los alemanes*, en donde la comunidad alemana y la existencia del club del comercio van a dar indicios de cómo era la relación económica y social entre ellos, tomando en consideración, además, la postura del gobierno de Juan V. Gómez frente a ellos. Además, tomaremos en consideración los microespacios ocupados por nuestra viajera y su familia en el Hato Hamburgo, ubicado en el suburbio El Milagro.

En la segunda parte, trataremos el Zulia petrolero afectado por los incendios y contaminación del lago, influenciado por la construcción de campamentos petroleros perfectamente descritos por otra viajera, lady Dorothy Mills, miembro de la Sociedad Geográfica de Londres y autora de *The country of the Orinoco*, publicado en 1931.

Haremos también un recorrido con Julia Bornhorst, quien por motivos de negocio de su esposo, realiza algunos viajes por el interior del país. Su mirada nos remite a la incorporación del automóvil en la vida nacional y, a su vez, al estado de las vías de comunicación desde los primeros intentos de construcción de calles pavimentadas destinadas, pensadas y auspiciadas, en alguna medida, por las compañías petroleras.

ALEMANES EN MARACAIBO

Los alemanes eran los más numerosos y respetados entre los extranjeros. Los yanquis, que llegaron más tarde a consecuencias del petróleo, nunca gozaron de una gran popularidad.

Julia Bornhorst
Acuarelas y relatos

La llegada de Julia Bornhorst coincide con el período de mayor inversión petrolera realizada en el país por parte de los ingleses, holandeses y estadounidenses. La presencia alemana en Maracaibo desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX, se debe, como se ha visto, al desarrollo de las firmas comerciales en el sistema económico venezolano. Los alemanes no sólo tuvieron una influencia económica sino también social, en los espacios que ocuparon durante su permanencia y control de las actividades económicas cafetaleras. Bajo estas circunstancias, podemos entender la presencia de Julia Kulenkamp en tierras marabinas, quien en 1922, al poco tiempo de haber concluido y participado en la Primera Guerra Mundial, contrae matrimonio en Alemania con Carl Bornhorst. Desde 1923, y hasta 1941, forma parte de la dinámica de la comunidad alemana desde su posición de esposa del jefe de la firma comercial Beckmann.

El matrimonio Bornhorst inicia su viaje desde Alemania hasta Maracaibo, el cual comenzó a mediados de diciembre de 1922, cuando tomaron un tren hasta Ámsterdam, para embarcarse en “Stuyvesand”, un barco de pequeñas dimensiones, en donde Julia Bornhorst

disfrutó en buena medida “*el azul profundo del mar tropical*”, aunque sufrió los mareos propios de un viaje tan largo.

El barco “Stuyvesand”, en el cual el matrimonio Bornhorst realizó el viaje hasta Curaçao, según sabemos por un artículo en una de las Ediciones Especiales de la *Revista Mercantil*¹, era propiedad de la Curaçao Trading Company (agentes en Maracaibo de la Compañía Naviera Real Holandesa de Vapores), la Curacaosche Hadel-Maatschappij (Curaçao Trading) fundada en Ámsterdam (Holanda), el 16 de octubre de 1890, por el señor C. Peereboon. Su sede principal era Ámsterdam con sucursales en Nueva York, Amberes (Bélgica), Curaçao, Paramaribo, La Guaira, Caracas, Puerto Cabello, Barranquilla (Colombia) y Maracaibo, esta última fundada en el año de 1918.

La Curaçao Trading Company tenía líneas de salidas frecuentes y regulares de Ámsterdam para Hamburgo; cubría rutas por Escandinava, Báltico, Rusia, Francia, Bulgaria, Portugal, España, Marruecos, Italia, Adriático, Levante, Rumania, Siria, Egipto, Argelia. También tuvo salidas frecuentes y regulares de Ámsterdam para los puertos de la costa atlántica de las Indias Occidentales y de América Central, las Guayanas holandesas e inglesa, Las islas de las Indias Occidentales inglesas y francesas, Puerto Rico, Santo Domingo, Haití, Jamaica, puertos del Pacífico de la América del Sur, y América Central.

Hacía servicios de carga y pasajeros, con salidas de Ámsterdam cada 15 días, por los vapores “Venezuela”, “Crijnsen”, “Vanrensselaer”, “Stuyvesant” y “Orange Nassau”, para Dover, Boulogne, Barbados, Trinidad, La Guaira, Puerto Cabello, Curaçao, Puerto Colombia, Cartagena, Cristibal (zona del canal) y Puerto de Limón; y retorno saliendo de Curaçao cada 15 días para Puerto Cabello, La Guaira, Trinidad, Barbados, Plymouth, Havre, Ámsterdam y Hamburgo.

A bordo del “Stuyvesant”, Julia Bornhorst llega a Barbados, en donde tuvo *una impresión más clara del esplendor tropical*. El viaje continuó hasta Trinidad y Curaçao, en donde era necesario tomar un barco de

¹ “Curaçao Trading Company”. En: *Revista Mercantil*. Maracaibo, año III, N° 24, mes XXIV, 30 de junio de 1924, Edición Especial, pp. 468-473.



“Frente y un costado del amplio edificio que ocupa en Maracaibo la Curaçao Trading Company”. *Revista Mercantil*. Maracaibo, año III, nº 24, mes XXIV, 30 de junio de 1924, p. 473.

menor calado, que les permitiese pasar la barra de Maracaibo. Para ello, se encontraban “...Los vapores ‘Baralt’ y ‘Brión’ con salidas semanales de ambos puertos [Curaçao-Maracaibo], asegurándose así con la navegación de estos vapores el enlace directo con los vapores de las líneas de Europa y New York. [además] Los vapores ‘Baralt’ y ‘Brión’, así como el ‘Astrea’, ‘Flora’, ‘Carna’, ‘Amazone’ y ‘Medea’...”², eran vapores de carga, pero tenían comodidades para algunos pasajeros.

Julia y Carl Bornhorst tomaron el vapor “Brión”, en Curaçao, donde nuestra viajera tuvo su primer contacto con los difíciles y peligrosos medios de transporte, al vivir la sensación de *las aguas revueltas que eran levantadas por el contacto del navío con el fondo*. Finalmente, llegaron al puerto de Maracaibo el 6 de enero de 1923.

Como jefe de una de las firmas comerciales alemanas, Carl Bornhorst tenía su hogar en las afueras de la ciudad, en un gran terreno situado a las orillas del lago. Se trataba del suburbio El Milagro donde, “...Carli había adquirido el terreno con la casa, tan sólo por catorce

² *Ibidem*, p. 473.



Puerto de Maracaibo.

Tomado de *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 12.

mil bolívares porque decían que estaba habitada por ‘espíritus’ construida para la defensa de los indios salvajes, de muros muy gruesos, en los que se abrían ventanas...³. Julia Bornhorst hizo del Hato Hamburgo su hogar. Allí comenzó una nueva etapa de su vida, en donde no solamente tendrá que enfrentarse al clima, sino también al idioma extraño que no domina y a un nuevo régimen de alimentación, así como será partícipe, desde su figura de esposa, de la dinámica de las casas comerciales y la nueva actividad económica, el petróleo.

EL MARACAIBO CAFETALERO DE LOS ALEMANES

El éxito de las firmas alemanas “...se fundamentaba en (...) [la] estructura cuasi familiar, en los fuertes vínculos de pertenecía a la firma, en un sentido profundo de camaradería y en el sostenido trabajo en equipo...⁴. Estos elementos los notó rápidamente nuestra viajera, al observar la vida y obra del Sr. Behncke, jefe de la Casa Blohm, quien,

³ Julia Bornhorst. *Acuarelas y relatos (Venezuela 1923-1941)*. Caracas: Oscar Todtmann Editores, p. 15.

⁴ José Ángel Rodríguez, *Venezuela en la mirada alemana (Paisajes reales e imaginarios en Louis Glückler, Carl Geldner, Elisabeth Gross, 1850-1856)*, p. 151.

junto a su esposa, formaban parte de la comunidad alemana residencial en Maracaibo, por los negocios de las casas comerciales. En ellos encontró no solamente un apoyo, sino la necesaria guía en un país extraño: "...la Sra. Behncke [fue] como una madre en la colonia alemana; en ella se encontraban consejos y ayuda. Por eso era muy popular..."⁵

En este sentido, "...entre la colonia [alemana] había fuerte solidaridad y una activada vida social. Cuando alguna vez surgió una disputa personal o comercial, se convocó una asamblea y se solucionó el asunto bajo la presencia del Cónsul alemán..."⁶, el señor Eduardo von Jess. La existencia del Club del Comercio es prueba de lo que venimos sosteniendo con respecto a la colonia alemana, en donde después de la jornada laboral se reunían a degustar de las rondas de *cocktails* en la azotea. El Club del Comercio era un sitio de reunión, en donde los alemanes tenían un pequeño lugar que los acercaba a su hogar y a la nueva patria, lugar de descanso de las actividades cotidianas. Así nos lo hace saber Julia Bornhorst: "...a las cinco de la tarde se cerraban los negocios. A esa hora los hombres se reunían en el Club del Comercio, situado en la plaza Baralt (...) se sentaban en forma de herradura; en el medio el Cónsul alemán Eduardo Von Jess quien jamás faltaba..."⁷

La singular posición de herradura que señala Julia Bornhorst, producto de la etiqueta, respetando las jerarquías, "...para cuya apreciación se tomaban en cuenta su posición y el tiempo de servicio (...) estando sentados en los dos fines de la herradura los empleados aún sin categoría..."⁸

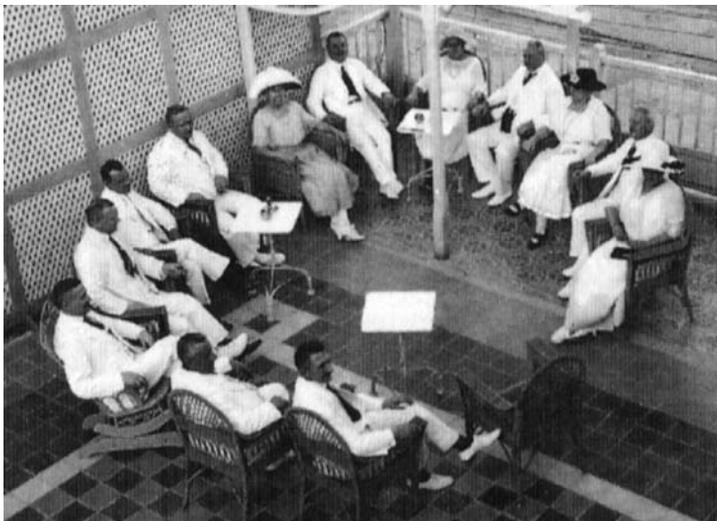
Además, la comunidad alemana de Maracaibo no solamente contaba con un espacio de reuniones fuera de las actividades comerciales, sino que tenían parte del apoyo desde el Gobierno central, lo que les daba estabilidad en los negocios que emprendían. Durante el mandato de Gómez "...los alemanes eran los más numerosos y res-

⁵ Julia Bornhorst. Ob. cit., p. 12.

⁶ *Ibidem*, p. 19.

⁷ *Ibidem*, p. 16.

⁸ *Ibidem*, p. 75.



Club del Comercio, ubicado en la plaza Baralt.

Obsérvese la particular posición de herradura que respeta la jerarquía entre los comerciantes alemanes. Julia se encuentra ubicada en el centro que es el sitio de honor.

Tomado de: *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 14.

petados entre los extranjeros. Los yanquis, que llegaron más tarde a consecuencias del petróleo, nunca gozaron de una gran popularidad, a pesar de que traían mucho dinero al país...⁹. Lo cierto, es que no sería precisamente la simpatía o el respeto hacia los alemanes, lo que llevó a Juan Vicente Gómez en 1924 a tomar medidas de presión contra las compañías norteamericanas, cuando le dio prioridad al grupo Stinnes para adquirir "...una participación de la cuarta parte en la Compañía Venezolana [de petróleo] y planeaba comenzar las operaciones mediante la compra y la explotación de 200.000 hectáreas de reservas

⁹ Julia Bornhorst. Ob. cit., p 35.

¹⁰ Cook al Sec. de Estado, Caracas, febrero 24 y 7 de marzo de 1924, DSV 831.6363/157 y 160; *Journal of commerce* (N.Y.), 15 de abril de 1924. Citado en Edwin Lieuwen (1964). *Petróleo en Venezuela*, p. 75.

nacionales”¹⁰. Considerando que, luego del desarrollo de la Primera Guerra Mundial, los alemanes también deseaban controlar parte de las reservas mundiales de petróleo.

Por su parte, Venezuela jugó un papel de imparcialidad que relacionan a Gómez con sus simpatías germánicas a decir de “...una conferencia secreta con Herr Von Prollius, el ministro de Alemania en Venezuela, el capitán Hisrchfeld, el oficial alemán encargado de la marina y la radio venezolanas y varios otros, donde el general Gómez definitivamente decidió que de entrar en la guerra lo haría como aliado de Alemania...”¹¹. Las relaciones entre Alemania y Venezuela no estuvieron en peligro, el mayor enfrentamiento que habían tenido estos dos países fue el bloqueo de las costas venezolanas en 1902; luego de la llegada de Gómez al poder son subsanadas las diferencias y existe una apertura a las relaciones diplomáticas y comerciales con este país.

De hecho, luego de concluida la Primera Guerra Mundial, aumentan considerablemente las cifras de inmigrantes alemanes a Venezuela: “...ya en 1919 hubo empresas privadas de colonización alemanas que examinaron las posibilidades que podían haber en Venezuela (...) como consecuencia que Venezuela fuera repetidamente elogiada como destino ideal para la emigración...”¹². Este período coincide con la llegada y permanencia de Julia Bornhorst a Venezuela, quien reconoce del trato que mantiene Gómez con la comunidad alemana, referencia que no se encuentra disociada de la realidad.

LOS MICROESPACIOS DE JULIA BORNHORST

Los viajeros, en muchas ocasiones, incorporan, en la estructura de sus discursos, imágenes que son distintivas de los elementos que describen, por ello las representaciones pictóricas “...están realmente integradas

¹¹ “Secretary of State of the President”, January 5, 1918. 83100/833 A, USANA. Citado en Manuel Caballero (2002). *Gómez el tirano liberal*, p. 169.

¹² Stefan Rinke, “La República de Weimar y Gómez: Relaciones alemanas con Venezuela, 1918-1933”. En: José Ángel Rodríguez (Comp.). (1999). *Alemanes en las regiones equinocciales...*, pp. 317-335, p. 326.

activamente al discurso y cumplen el papel de hilo conductor que hilvana el desplazamiento del viajero dentro del discurso...”¹³. En el caso de Julia Bornhorst, nos encontramos con la existencia de acuarelas realizadas por ella misma, lo que le proporciona un valor innegable a sus memorias y nos dan una visión de los microespacios en los cuales ella está presente. Julia Bornhorst pasó por un proceso de adaptación, en donde fue “...Descubriendo un entorno que no le resulta, al comienzo, necesariamente agradable. Solamente el paisaje, a veces, le apasiona; pero todo lo que tiene que ver con sus gentes y sus costumbres le resulta extraño”¹⁴. El proceso de adaptación no fue sencillo, pero encontró una forma de apreciar las cosas que encontraba en Maracaibo. En este sentido, las acuarelas se convirtieron en una ayuda para ella y en una ventana para nosotros para ver el proceso de transformación paisajística por la presencia de la explotación petrolera.

La primera de las acuarelas está relacionada con los espacios íntimos de la vida de Julia Bornhorst y su familia en Maracaibo, específicamente su hogar en las afueras de la ciudad. La presencia alemana traspasa los lugares de las casas comerciales establecidas en la ciudad de Maracaibo, residenciándose en sus alrededores teniendo “...un lugar privilegiado en la ocupación de ese espacio, que formaría luego parte de la ciudad. Fueron ellos quienes en gran medida urbanizaron y embellecieron el suburbio con la construcción de cómodas casas...”¹⁵. Estas casas fueron lugar de refugio de la mayoría de las esposas de los jefes de las firmas comerciales, quienes por su condición económica y posición social podían tener acceso a la construcción y acomodo de sus viviendas, las cuales pasaron a formar parte importante de la estructura urbana marabina de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, cuando todavía los campamentos petroleros no se habían desarrollado como centros de viviendas permanentes.

¹³ Pedro Calzadilla (1989). *Desde las bajas tierras...* Ob. cit., p. 113.

¹⁴ Alexandra Álvarez, “Las memorias de Julia Bornhorst”. Caracas: Trabajo especial de grado. Universidad Católica Andrés Bello, 2000, 227-240. En: www.linguisticahispanica.org/aam/alvarez_10.htm - 57k.

¹⁵ José Ángel Rodríguez, *Venezuela en la mirada alemana...* Ob. cit., p. 138.



El Hato Hamburgo, ubicado en el suburbio El Milagro, Maracaibo.
Tomado de *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 59.

En este sentido, como se observa en la acuarela El Hato Hamburgo, representa un ejemplo de la manera como eran concebidas la construcción de las casas, constituidas de una sola planta *espaciosa y aireada*. A pesar de encontrarse en las afueras de la ciudad, contaban con una serie de comodidades y servicios, tales como el teléfono y la luz eléctrica. La comunidad alemana influyó para que la mayor parte de los servicios con los que ya se empezaba a contar en la ciudad se extendieran a sus alrededores, específicamente a los suburbios de Los Haticos, El Milagro, Bella Vista, entre otros. La mayoría de estas casas contaban con teléfono y luz eléctrica, aunque el teléfono "...daba fuertes corrientazos y, de vez en cuando, uno quedaba conectado sin poder despegarse, hasta que alguien, con la pata de una silla, le despegaba el auricular de la mano..."¹⁶

Además se debe considerar que "...el centro de la casa comercial era el jefe superior, cuya residencia privada se convertía en centros de animada reunión, en especial los fines de semana..."¹⁷. Los jóvenes

¹⁶ Julia Bornhorst, *Acuarelas y relatos...* Ob. cit., p. 25.

¹⁷ José Ángel Rodríguez, *Venezuela en la mirada alemana...* Ob. cit., p. 152.

de la Beckmann & Cía. se reunían en el Hato Hamburgo los domingos, a donde llegaban desde temprano para tener un “*open house*”, donde disfrutaban de un baño en el lago y por las tardes de una fogata realizada con desechos combustibles. Otras veces iban de cacería “...Con el rifle de aire, por el jardín. [en donde] habían muchas clases diferentes de iguanas (...) algunas veces también cazábamos ratas debajo de las palmeras (...) otra vez también acertamos a un rabipelado o a un mapurite”¹⁸. En otras oportunidades, con la ayuda de un arpón, pescaban rayas, que permanecían semienterradas en el fondo de aguas poco profundas del lago de Maracaibo, de manera que sus áreas de cacerías eran muy variadas.

Todo este conjunto de distracciones, que podían conseguir los alemanes durante gran parte del siglo XIX y XX, cambia con la llegada de las compañías petroleras. Los espacios destinados a las excursiones alrededor del lago dejan de realizarse por la contaminación que produce la explotación petrolera. En cuanto a las distracciones en la ciudad de Maracaibo, cambian con la construcción de clubes, bares, canchas de deporte y la más variada infraestructura que traen consigo los petroleros, algunas de las cuales llegan a ser disfrutadas por los alemanes que trabajan para ellas. En este sentido, la incorporación de las compañías petroleras en Maracaibo hace que se modifiquen las costumbres sociales y los sitios tradicionales de reunión.

Efectivamente, el matrimonio Bornhorst no era ajeno a los cambios, producto de las compañías petroleras; todo lo contrario, “...teníamos amigos entre ellos y hasta había algunos alemanes. Íbamos allí de vez en cuando, para nadar o asistir a fiestas grandes, así que para nosotros resultaba sumamente ventajoso...”¹⁹, aunque en oportunidades preferían mantenerse con las distracciones que les proporcionaba la estadía en el Hato Hamburgo.

Las navidades eran celebradas con la presencia de los empleados de la firma y de algunas familias que pertenecían a su núcleo de amistades, razón por la cual, a pesar de estar alejados de Alemania, trataban

¹⁸ Julia Bornhorst. Ob. cit., pp. 26-27.

¹⁹ *Ibidem*, p. 38.

de hacerlas lo más cercanas posibles a sus tradiciones. Así mismo, Julia Bornhorst consiguió dentro de este refugio un contacto con las personas oriundas del lugar, los sirvientes se convirtieron en una ayuda y parte de una ventana hacia la dinámica del mundo exterior en lo que se refiere a la ciudad de Maracaibo.

En cuanto a la organización del espacio, es totalmente diferente con la presencia de las firmas comerciales a la que realizan las compañías petroleras, quienes terminan de dividir la ciudad en dos espacios diferentes y bien definidos. La mayoría de estas casas contaban con la presencia de un muelle desde donde el matrimonio Bornhorst comienza a relacionarse con el lago de Maracaibo. Como se observa en la acuarela, los viajes en velero de un muelle a otro eran parte de las distracciones existentes antes de la explotación petrolera. Desde la caseta de su casa, que conectaba con el lago de Maracaibo, solían bañarse en el lago "...a pesar de que de vez en cuando flotaba en el mismo algún cochino muerto y de que había mantarrayas en el fondo..."²⁰; el lago siempre fue para Julia Bornhorst *insuperable*.

El cambio en la relación entre el lago y la población con la explotación petrolera se hace evidente con la incorporación de las torres petroleras aguas adentro. Evidencia de ello son los accidentes ocasionados por los derrames de petróleo dentro del lago. Lo importante es señalar que los frecuentes paseos, los baños y usos que solían hacerse en el lago de Maracaibo cambian debido a la intervención humana de orden petrolero, agente principal dinamizador de los cambios paisajísticos ocurridos en el lago de Maracaibo, específicamente de la contaminación ambiental, que fue una de las peores calamidades.

²⁰ *Ibidem*, p. 17.



Vista desde la “casita” del Hato Hamburgo
Tomado de *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 65.

INCENDIOS Y CONTAMINACIÓN DEL LAGO

El lago es ancho y llano como una pampa,
pero sufre inesperados ímpetus,
coléricos encrespamientos que repercuten
desde Gibraltar hasta la Goajira.
Entonces hay en él un desdoblamiento serpentino,
de boa que se distiende y silba.

Ramón Díaz Sánchez

Mene

El lago de Maracaibo, antes del desarrollo intensivo de la explotación petrolera, era lugar de trabajo y distracción de parte de la población que vivía a sus alrededores; luego la relación con el lago cambia por los efectos contaminantes del petróleo. Éste es un elemento que se recoge

en varias oportunidades en la prensa de Maracaibo, a decir de una carta del gremio de pescadores publicada en el diario *El Siglo*, en el mes de diciembre del año de 1926²¹. En esa fecha realizaron una denuncia por las condiciones en las que se encontraba el lago, que estaba recibiendo cien mil toneladas de agua salada mensualmente, que eran las mismas que hacían el lastre de los vapores petroleros a su regreso de Curaçao. El desastre tenía sus consecuencias para la industria pesquera con 60% menos de lo que pescaban dos años antes de este proceso. Según las perspectivas, tendrían que abandonar al final la profesión, lo que significaba la ruina de cientos de personas.

En abril del año 1928 los pescadores realizaron la primera denuncia por la contaminación del lago, ante el "...Ejecutivo Nacional respecto a las caídas de aceite sobre las aguas de nuestro lago, notoriamente perjudiciales a las poblaciones ribeñas, entre ellas la capital del estado, que se surten todas de la laguna para varios usos domésticos; que se venía reduciendo a cada momento el porcentaje de la pesca; (...) finalmente que al ensuciar la bahía pegoteaban los vapores i demás embarcaciones que entraban o salían"²². Esta situación encontró una pronunciación por parte del Congreso en julio de ese mismo año.

El 11 de julio de 1928, el Congreso de la República decretó la *Ley de vigilancia para impedir la contaminación de las aguas por el petróleo*, en la cual se reconocía el grave peligro que constituía para la salubridad pública, y ordenaba a las personas o compañías explotadoras de concesiones de hidrocarburos situados en las costas marítimas, lacustres o fluviales acatar dicha ley. El artículo 12 contemplaba que la infracción a dicha Ley se castigaría con multa de 100 a 5.000 bolívares, según la gravedad de la falta. Sin embargo, a pesar de las reacciones y medidas que se tomaron, esto no detuvo la contaminación del lago, porque los intereses económicos no fueron canalizados en pro de un equilibrio entre las ganancias y el medio ambiente.

²¹ "Por la salvación de nuestro lago. Una carta del gremio de pescadores", *El Siglo*. Maracaibo, 18 de diciembre de 1926, p. 1.

²² "Se está evitando ya las caídas de petróleo al Lago de Maracaibo", *El Siglo*. Maracaibo, 21 de abril de 1928, p. 3.

Esta situación es reflejada por Julia Bornhorst en las ocasiones que tomaban baños en el lago a través de la caseta de su propiedad. Ella sabía que solamente podían bañarse "...cuando soplaban un viento favorable; (...) siempre tenía un frasco de gasolina para limpiarnos. En el cuello se nos formaba un anillo negro y manchas en los pies, donde se había pegado el petróleo"²³. Estas circunstancias ocurrían cada vez con mayor frecuencia, debido a la explotación intensiva del petróleo que comenzó a realizarse aguas adentro, sin la debida supervisión por parte del Gobierno venezolano, ni las medidas de seguridad necesarias por parte de las compañías trasnacionales. En este sentido, inició un período de incendios dentro del lago por derrames de petróleo y el abandono progresivo de la recreación en sus orillas y aguas.

Las consecuencias por la contaminación del lago con petróleo no culminaban con los derrames, sino que éstos eran, en ocasiones, los detonantes para la producción de incendios, difícilmente controlados por las trasnacionales. Es así como en el año de 1935, Julia Bornhorst observó que "...una de nuestras muchas torres de petróleo al frente, dentro del agua, estaba prendida..."²⁴. Nuestra viajera realizó varias acuarelas y Carl Bornhorst tomó algunas fotos de la explosión, que sentían tan cercana de su embarcadero y molino de viento. El incendio culminó cuando trajeron a un experto de los Estados Unidos quien realizó una perforación "...Debajo del agua (...) de modo que el petróleo se derramó hacia abajo y el fuego se apagó. Durante años el Lago estuvo cubierto de petróleo..."²⁵

Fue sorprendente ver, según la alemana, que: "... el petróleo brotaba sin impedimentos hacia el aire, impulsado por la indescriptible fuerza subterránea. De alguna manera se incendió y las llamas subieron hasta el cielo. Inmensas nubes de humo negro cubrían por millas la atmósfera..."²⁶. Un espectáculo, sin duda alguna, escalofriante que se repetiría

²³ Julia Bornhorst. Ob. cit., p. 40.

²⁴ Julia Bornhorst. Ob. cit., p. 38.

²⁵ *Ibidem*, p. 40.

²⁶ *Idem*.



Incendio de la torre petrolera.

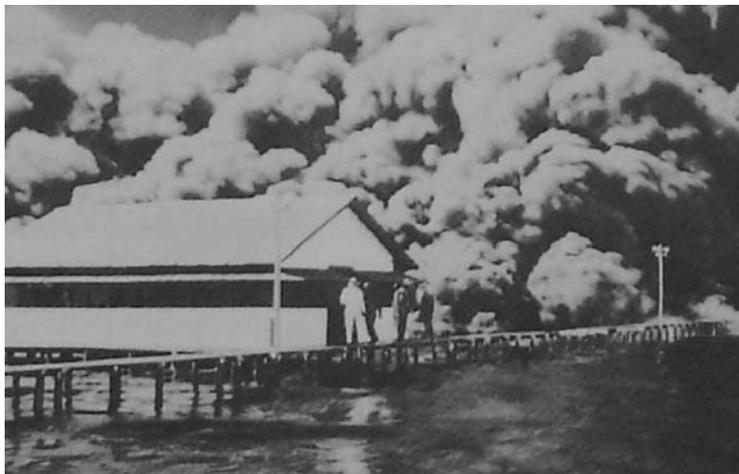
Tomado de *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 39.

hasta tanto no se tomaran las medidas necesarias para evitar los derrames petroleros y, con ellos, la contaminación indiscriminada del lago.

Sabemos que en el mismo año de 1935, ocurre un incendio en la población de Lagunillas. La noticia de un diario marabino indica, además, que no era el primero, porque: “...En la madrugada de ayer sorprendió a los habitantes de Lagunillas con inesperado siniestro: la población por la cuarta o quinta vez, era presa de las llamas...”²⁷. Por las reseñas de la prensa, sabemos que la población de Lagunillas tuvo más de dos incendios importantes, debido a la combustión ocurrida en las torres petroleras, lo que marca el hecho innegable de las transformaciones paisajísticas de Lagunillas, en particular, y del Zulia en general.

Según el diario marabino *Panorama*, la población afectada por el incendio de Lagunillas, pertenecía al sector La Planchada, y se vio afectada por las llamas inmensas, a favor del poderoso combustible de la región

²⁷ “Destruída completamente la población de Lagunillas por un violento incendio”, *Panorama*. Maracaibo, 2 de febrero de 1935, p. 1.



Fotografía realizada por Carl Bornhorst durante el incendio de la torre petrolera.

Tomado de *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 39.



Incendio de petróleo en el lago de Maracaibo, 31 de mayo de 1935.

Tomado de *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 66.



Incendio de petróleo en el lago de Maracaibo, 31 de mayo de 1935.
Tomado de *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 67.

—el petróleo—. Afortunadamente, la actividad desplegada por las autoridades, La Venezuela Gulf Oil, La V.O.C, la Lago Petroleum y algunos particulares esforzados impidió que el fuego se propagara a la población de tierra. Los continuos incendios de las torres de petróleo dentro del lago, se debían a que esta era una nueva actividad impulsada por la Lago Petroleum Corporation, cuyos campos se desarrollaron en torno a la explotación de petróleo aguas adentro. Para la extracción de petróleo dentro del Lago, se utilizaban “... diversos tipos de bases (...) la anticuada armazón de madera, la cual, habiendo resultado muy costosa y poco satisfactoria para los sitios profundos fue reemplazada por pilotes de madera...”²⁸. El uso de la madera en la extracción de petróleo dentro del lago era un elemento de fácil combustión que influía en que se produjeran los continuos incendios de las torres petroleras. Pos-

²⁸ “Los experimentos en la construcción y colocación de bases de taladros en aguas profundas”, *Revista El Farol*. Caracas, año I, N° 1, junio - 1939, pp. 12-13.

teriormente, con la evolución de las técnicas de las compañías petroleras y para disminuir costos, se utilizaron pilotes de concreto.

El lago cambió su fisonomía con la incorporación de las torres petroleras, lo que influyó en la nueva configuración paisajística. Para Julia Bornhorst, que no necesariamente estaba muy relacionada con la dinámica económica de Venezuela para este período, fue muy difícil dejar de opinar acerca de la explotación petrolera que reconoce fue un “boom”. Pero, a la vez, nos deja entrever que las consecuencias derivadas de esta explotación no han sido las más favorables para la conservación del lago, el principal afectado por la extracción de petróleo descontrolada aguas adentro.

LOS CAMPAMENTOS PETROLEROS

Los campamentos petroleros no pasaron desapercibidos a la mirada de Julia Bornhorst, quien llega al país justamente en el momento en que se hace más expansiva la actividad petrolera. En este sentido, sabía que dentro de los campamentos vivían los gerentes de la Shell y que además estaban las compañías anglohollandesas y norteamericanas, que se ubicaron en la zona oeste del lago de Maracaibo, “... las fuentes petroleras, (...) estaban casi todas situadas muy distantes de Maracaibo, al otro lado del lago. De nuestro lado quedaba solamente La Concepción, algunos kilómetros al sur de Maracaibo, demasiado pequeña, demasiado tranquila y muy lejos de nosotros para molestarnos...”²⁹. Los campos de La Paz y Concepción pertenecían la Venezuelan Oil Concessions, Ltd., del Grupo Royal-Dutch-Shell, y son los dos campos productores más cercanos a la ciudad de Maracaibo.

La instalación y desarrollo de estos campamentos petroleros tuvieron una importante influencia en los cambios que sufre el estado Zulia, que no solamente son rescatadas por Julia Bornhorst, sino también por lady Dorothy Mills³⁰, miembro honorable de la sociedad

²⁹ Julia Bornhorst. Ob. cit., p. 40.

³⁰ Melania Monteverde. *Retrato de la Venezuela gomecista, de la pluma de una viajera inglesa (traducción del libro: Lady Dorothy Mills, The country of the Orinoco. London, Hutchinson & Co. (Publisher) Ltd, 1931. Trabajo especial de grado para optar al título de Licenciada en Historia, 2002.*

geográfica de Inglaterra quien durante su vida se dedicó a viajar exhaustivamente. Desde 1917 comenzó a publicar novelas relacionadas con sus viajes y en 1931 produce *The country of the Orinoco*.

Para la elaboración de esta novela viajó por algunas zonas del país, entre ellos el estado Zulia. Para conocer los efectos del petróleo, realizó los contactos necesarios con el personal de la Caribbean Oil Company, quienes la llevaron a uno de los campos más trabajado por esta compañía, el campo de Mene Grande. Según Dorothy Mills era "...uno de los campos más grandes de la Caribbean Oil Company. Este campo es un milagro de la organización. Situado en una meseta desolada bajo un sol abrasador, todo lo que podría haber sido hecho para el confort del hombre, estaba hecho, toda consideración de higiene y recreación (...) había una cantidad de casas científicamente construidas, muchas de ellas con bellos jardines..."³¹

Las características de los campamentos petroleros prácticamente eran las mismas en todos los lugares donde se levantaron; todos ellos respondían a una organización estructuralmente similar, y sólo cambiaban su configuración por el proceso de adaptación que tenían que pasar en las diferentes zonas posibles de explotación petrolera. Lady Dorothy Mills apreció que en Lagunillas, "...había el mismo maravilloso equipamiento como en los otros campos petroleros, la misma cadena formal de maquinaria..."³². Efectivamente, la tecnología utilizada para la extracción de petróleo, era la misma en los campamentos que se encontraban bajo la jurisdicción de la Caribbean Oil Company.

En Cabimas, observó las mismas maquinarias y grandes tanques; sobresaliendo de las aguas profundas las torres *parecidas a un ejército de torres Eiffel*. Dorothy Mills apreció los efectos de la explotación petrolera como un símbolo de progreso. Antes de su llegada al país ya tenía noticias de las petroleras y no podía dejar de visitar los campamentos de los cuales tanto le habían hablado. Es así como, en el caso de ambas

³¹ *Ibidem*, p. 32.

³² *Ibidem*, p. 37.

viajeras, por motivos diferentes, no dejan de ser impresionadas por la manera en que las torres de petróleo intervienen en el lago de Maracaibo.

En ocasión de un viaje de negocios que realiza Carl Bornhorst en compañía de su esposa Julia Bornhorst, pasaron por el pueblo de Mene de Mauroa, ubicado en el estado Falcón, en donde la compañía British Controlled Oilfields Limited tenía establecido un campamento petrolero. Según Manuel Matos³³ en 1918 este pueblo comenzó a nacer como un reducido grupo de de casuchas techadas de zinc y cartón dentro de la selva, pronto se convirtió en un caserío en 1920, perteneciente a la jurisdicción del municipio San Félix del distrito Buchivacoa del estado Falcón y que años después de 1928 llegó a convertirse en distrito Mauroa. Los fundadores de Mene de Mauroa, en su mayoría, provenían de los pueblos vecinos: Quisiro, San Félix, Los puertos de Altagracia, Matícora, Casigua, Dabajuro, Capatárída, Coro, entre otros, que llegaron en la búsqueda de mejores condiciones de vida atraídos por la fiebre del oro negro.

Las viviendas de los pobladores de Mene de Mauroa eran casas con techos de zinc, construidas en las penumbras de la oscuridad al principio muy cerca del campamento petrolero, luego en las lejanías de la selva por no tener el permiso de la compañía petrolera. De esta manera, se creó el pueblo de Mene de Mauroa a la sombra de las actividades generadas por la compañía British Controlled Oilfields Limited.

Es de considerarse que la instauración de un campamento petrolero cambiaba la manera de vivir y sentir de un pueblo agrícola que se convierte en petrolero. Es el caso de los perforadores americanos, cuyo dinero había transformado completamente el pueblo de Mene de Mauroa: por todas partes se encontraba música, juegos de azar, y ofertas de *damas*, lo que causó a Julia Bornhorst una desagradable impresión; sobre todo, al ver en pleno día las *calles repletas de mujeres morenas y risueñas*. La existencia de la prostitución en torno a los campamentos petroleros, la proliferación de bares y sitios de reunión de los perforadores eran centros

³³ Manuel Matos Romero (1975). *Mene de Mauroa...*, p. 11.



Mene de Mauroa. Pueblo de planchas de zinc
creado por el *boom petrolero*.
Tomado de *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 54.

de distracción que no existían de manera evidente antes de la llegada de los petroleros. Es decir, la prostitución se hizo más pública y evidente en los centros urbanos.

Al respecto, la *Revista Patria i Ciudad*³⁴ hace referencia a determinadas medidas disciplinarias y de orden público, como el cierre temprano de botillerías y demás centros de vicios, en cuyo recinto se ha impedido celosamente la entrada a menores de edad; la prohibición de ambular, en carruaje o sin él, las mujeres públicas por las calles más céntricas de la ciudad, en horas primas de la noche, como venía sucediendo a lo largo de la carretera “Rehabilitación” en hacimiento estrecho con sus parejas, en actitudes sicalípticas³⁵, de *amoroso* transporte, a la vista de las damas y vecinas o que paseaban en el tranvía. Estos sucesos

³⁴ “Medidas moralizadoras”, *Patria i Ciudad. Revista quincenal*. Maracaibo, año I, núm. 6, 30 de julio de 1919, p. 1.

³⁵ Sicalípticas: Malicia sexual, picardía erótica.

de ofertas de damas y la exposición “de mujeres públicas” se incrementan con la actividad petrolera.

Por otro lado, había otra Mene de Mauroa, aquella donde los empleados americanos de mayor categoría vivían completamente aparte, en una colina, en casas cercadas con telas metálicas, los cuales, además, poseían para su distracción un campo de golf. Esto demuestra la división en los núcleos poblacionales, la distinción social entre los empleados comunes y los empleados traídos del extranjero, los cuales eran para este momento los que tenían una mejor formación técnica en lo que se refiere a la explotación petrolera. Se trataba de un *apartheid* espacial.

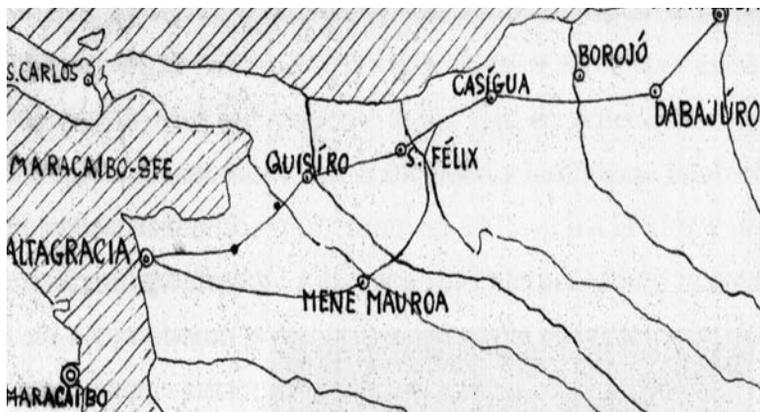
Las compañías debían garantizar la vivienda y las condiciones sanitarias a los obreros que se encontraban bajo su disposición. Además de crear sitios de esparcimiento, como canchas y clubes, con los cuales el trabajador petrolero no se veía en la necesidad de distanciarse de su sitio de trabajo. Fuera de los campamentos, elementos como las torres petroleras, oleoductos, refinerías, balancines son incorporados al paisaje zuliano; con este *boom* petrolero aumentó la población en las ciudades relacionadas con la actividad productiva; personas venidas de todos los lugares del país querían formar parte de la nueva configuración petrolera, lo que a su vez generó el abandono de los campos agrícolas y el desarrollo de viviendas improvisadas.

UNA VIAJERA SOBRE RUEDAS

“Y en eso, ¿usted participa, aun sin estar obligada hacerlo?”,
me preguntó una amiga, cuando le hablé de nuestros
planes de excursión.
Desde luego, no sería justamente un viaje de placer (...)
yo sabía que los caminos eran muy malos.

Julia Bornhorst
Acuarelas y relatos

Con motivo de los viajes de negocios que tenía que realizar Carl Bornhorst, por los compromisos adquiridos con la firma Beckmann & Cía.,



Recorrido del viaje de Maracaibo a Capatárída.

Tomado de *Acuarelas y relatos* de Julia Bornhorst, p. 41.

Julia Bornhorst conoció parte de su segunda patria, ocasiones que le permitían admirar extensamente el paisaje y reconocer nuevos elementos introducidos por la explotación petrolera. Es así como Julia Bornhorst hizo un viaje desde Maracaibo hasta Capatárída, aunque reconocía que no existían buenos alojamientos y que iba a pasar por varias dificultades e incomodidades, pero “nada me importaba a cambio de la oportunidad de conocer otro rincón de mi segunda patria”. La influencia marabina se hace sentir en esos paisajes próximos al empuje petrolero.

El viaje se inicia cuando partieron del muelle del Hato Hamburgo, en lancha de motor atravesando el lago hasta Altagracia. Durante el trayecto observaron que desaparecían de la orilla del lago de Maracaibo el borde de palmeras y las colinas de fondo; en los lugares más altos sobresalían las casas de las compañías petroleras, “...sobre las olas que alcanzaba nuestra embarcación aparecieron las dos torres del viejo monasterio español de Altagracia, y a su lado, en la distancia, los tanques petroleros que ya se estaban constituyendo en parte del paisaje en los alrededores de Maracaibo...”³⁶. El contraste de la Venezuela petrolera y agraria era ya muy pronunciado.

³⁶ Julia Bornhorst (1993). *Acuarelas...* Ob. cit., p. 41.

Al llegar a Altigracia los esperaba un automóvil Ford, un símbolo de los nuevos tiempos. En efecto, a partir del año de 1911, comenzaron a llegar al país decenas de automóviles, la mayoría de ellos salidos de la industria automotriz norteamericana, principalmente de la Ford Motor Company. En este año "... Edgar J. Anzola (...) trajo a la Guaira el primer 'Ford' importado por la firma 'Enrique Arvelo y Phelps' y luego lo llevarían a Los Teques, Barquisimeto, San Felipe, Maracaibo y San Cristóbal, utilizando aquellos primitivos caminos apenas aptos para coches de tracción animal"³⁷. De ahí en adelante se usó con mucha más frecuencia por la fama que logró adquirir el automóvil Ford, el cual era utilizado para penetrar en los más difíciles caminos de tierra. Éste fue uno de los motivos que impulsó al gobierno de Juan Vicente Gómez a la construcción de la carretera Trasandina y, en general, implementar un plan de carreteras a nivel nacional. Además, Gómez sabía que la integración del territorio era importante para su permanencia en el poder, ya que el ejército se podía desplazar con mucha más rapidez que en ferrocarril.

El alquiler de los automóviles Ford era un servicio realizado por algunos de las firmas comerciales, entre ellas se encontraba la de Enrique Arvelo y Phelps. Lo cierto es que el matrimonio Bornhorst para realizar su viaje alquilaron un Ford que los llevaría de Maracaibo a Capatárida. Fue en Altigracia donde *llenamos el tanque de gasolina*. Como es de suponerse la incorporación del automóvil conlleva a la aparición de lugares en donde dispensar la gasolina, talleres mecánicos, ventas de repuestos; al principio todas estas actividades, según Schael, era vendida en lata de a galón, así como el aceite y la grasa; no existía una red de estaciones de servicio, el combustible podía ser adquirido en las pulperías así como accesorios o repuestos para el caso de accidentes en los caminos. El surgimiento de las estaciones de servicio es, por ende, progresivo y contó principalmente con la influencia de las compañías petroleras para su desarrollo. El estado Zulia fue el principal centro de avanzada en ése y otros aspectos en torno al automóvil.

³⁷ Guillermo José Schael (1969). *Apuntes para la historia. El automóvil en Venezuela*, p. 34.

A bordo del Ford llegaron a la residencia de algunos de los clientes de la firma. Julia Bornhorst resalta la hospitalidad de las personas agradables con las que se encontró, que se esmeraban por socializar con ella. Para Carl, representaban clientes con los cuales tenía que verificar las cuentas por la reciente crisis económica de 1929.

Posteriormente, atravesaron el río Borojó, ubicado en Casigua, centro poblacional, en el cual no había "...Nada, sino arena; el lugar no tiene agua; solamente se ven cabras; pero hay una habitación vacía..."³⁸, al día siguiente por la mañana continuaron el viaje hasta Dabajuro.

Dabajuro era un pequeño poblado situado al oeste del estado Falcón. "... No hay ninguna explotación en cuanto a minas, pero hay indicios que en el subsuelo se encuentra petróleo en muy baja proporción. Por su contorno cruza un oleoducto y gaseoducto que conducen petróleo y gas que bombean de la estación ubicada en Lagunillas, Estado Zulia..."³⁹. Durante un tiempo este poblado tuvo un período de auge, porque se pensaba que allí existía petróleo; al no ser encontrado, fue abandonado, volviendo sus habitantes a la antigua rutina. Lo único que quedó "...Durante el proceso de perforación, [de la] compañía petrolera [fue] (...) una fuente de agua fresca y ésta fue aprovechada"⁴⁰.

Las esperanzas de encontrar el preciado oro negro no fueron abandonadas; de allí que la viajera observa en los alrededores del pueblo grandes huecos, productos de explosiones en busca del petróleo, aunque las exploraciones dieran como resultado en algunas ocasiones resultados negativos. Para realizar la exploración se colocaba "...a corta distancia (...) una cámara fotográfica, cuyo obturador estaba conectado a la mecha de modo que, en el momento de la explosión automáticamente se tomaba la fotografía (...) de modo pues, que la decisión era esperada con gran expectativa en Dabajuro..."⁴¹. En todo caso, *se trataba de ser o no ser; pues el pueblo ya había cambiado a las circunstancias americanas*,

³⁸ Julia Bornhorst. Ob. cit., p. 46.

³⁹ Marlen Vidal. *Dabajuro (pueblo progresista del estado falcón)*, p. 7.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 48.

⁴¹ *Idem*.

lo que se convierte en un claro ejemplo de la idea de *progreso* que se consolidó por medio de la explotación petrolera, dejando a su paso esperanzas y caos en centros poblacionales. El influjo que tuvo Dabajuro se manifestó en una ola expansiva que encuentra Julia a 5 kilómetros de Capatárida, en *Miramar*, en donde había en la orilla tres o cuatro casitas, detrás de ellas ascendía una montaña de arcilla y "...había todavía un puente de rieles abandonado y parcialmente derrumbado, que había sido construido en otro tiempo por la compañía petrolera, para el transporte de petróleo desde Dabajuro..."⁴². Estas circunstancias nos hablan del impacto que tuvo la explotación petrolera. Concluidos los negocios que Carl Bornhorst tenía que realizar en Capatárida, se dispusieron a regresar al Hato Hamburgo, esta vez por el camino de Mene de Mauroa, después de pasar nuevamente por Casigua, en donde volvieron a detenerse para continuar el viaje.

Mene de Mauroa, como se ha visto, se encuentra en el estado de Falcón, cerca del río Maticora, en la serranía coriana; por su localización se comunica con las ciudades de Coro, Cabimas y Maracaibo; en ella se encontraba un campamento petrolero de la British Controlled Oilfields, Ltd., "...La perforación en Mauroa comenzó en 1920 y para 1930 se había perforado 279 pozos que serían productivos hasta 1957..."⁴³.

En Mene de Mauroa, Julia Bornhorst conoció parte de la labor realizada en este campamento petrolero. Ella sabía que allí residía "...una compañía americana petrolera, que no ha aportado cambios ventajosos para el pueblo. Ya que los caminos que nos conducían allí nos habían causado una desagradable impresión (...) [aunque] deberíamos haber agradecido a los americanos que hubieran colocado travesaños en el camino a fin de hacerlo transitable durante el período de lluvias..."⁴⁴. Sin embargo, esta medida lo que provocó fue empeorar el viaje con los continuos y desagradables saltos a lo largo del camino, en vez de facilitarles

⁴² *Ibidem*, p. 49.

⁴³ [Http://www.pdvs.com/lexico//camposp/cp032.htm20/08/2006](http://www.pdvs.com/lexico//camposp/cp032.htm20/08/2006)

⁴⁴ Julia Bornhorst. Ob. cit., p. 51.

el regreso, en alguna medida se los empeoró, ya que hasta les costó conseguir alojamiento en esta localidad.

Julia y Carl Bornhorst salieron de Mene de Mauroa con la certeza de que existía un cambio evidente aunque no del todo muy favorable para el país. Es así como encontraron la posibilidad de probar con otra vía alternativa, un nuevo tipo de carretera construida por los americanos para comunicarse con Altagracia, un ferrocarril de vía estrecha por el cual el acceso con automóvil también se hace difícil. Los petroleros, en alguna medida, habían contribuido al avance de las vías de comunicación, pero en lo que se refiere a sus propios beneficios al construir vías de acceso por las cuales transportar el petróleo, que no eran precisamente para el tránsito de los automóviles. De esta manera, volvieron a los antiguos caminos de recuas entre la sombría selva, que, a pesar de las obvias incomodidades, les permitió llegar a Altagracia y tomar una lancha motor hacia el lago y finalmente hasta su muelle en el Hato Hamburgo.

Así mismo, en otra ocasión por motivos de salud, Julia Bornhorst, en 1923, tiene que trasladarse a Caracas para ser atendida por el oftalmólogo Gathmann, con quien Carl Bornhorst mantenía una vieja amistad. Es así como conoce Maracay y Los Teques, oportunidades que le permiten ampliar su visión acerca de su segunda patria y sus paisajes. Para realizar este viaje, implicaba ir hasta Curazao en uno de los navíos de menor calado, atravesando el lago de Maracaibo; desde ahí se hacía el trasbordo hasta el puerto de La Guaira desde donde se tomaba el ferrocarril para subir a Caracas.

Su estadía durante el desarrollo del tratamiento estuvo dividida entre Caracas, específicamente una propiedad en La Rinconada ofrecida por el señor Oscar Schnell, y Los Teques, desde donde disfrutó “de las fresca temperatura y de las bonitas excursiones”. El viaje de regreso a Maracaibo lo realizó con la compañía de Heinsen Lomer, quien resultó ser un pariente lejano suyo, y con el general Figueroa que los llevaría, pagando como pasajeros, en su automóvil hasta Valera, “...en aquella época esto era una aventura, por la carretera a medio terminar, transitable solamente en época de seguía...”.⁴⁵

De esta manera, Julia nos deja saber que, a pesar de los intentos desde la década de 1920 por ampliar las vías de comunicación con la construcción de carreteras que permitiesen el libre tránsito al nuevo medio de transporte —el automóvil—, aún se usaba la combinación intermodal, por lo que tuvo que hacer uso del ferrocarril, la vía marítima y los caminos de recuas. En medio de este proceso de cambios en las vías de comunicación se encontraba la presencia de las compañías petroleras, las cuales con el apoyo del Gobierno central apostaban a la expansión de las calles pavimentadas y con ellas las transformaciones paisajísticas del estado Zulia.

⁴⁵ Julia Bornhorst. Ob. cit, p. 37.

III. GEORGI EN MARACAIBO

En este capítulo, vamos a tratar el testimonio dejado por Wilhelm Georgi, en su obra *Aventuras de un Alemán en Venezuela (1926-1930)*, desde donde podemos extraer algunos aspectos de las transformaciones paisajísticas y económicas del estado Zulia.

La presencia de Wilhelm Georgi se justifica en Maracaibo porque fue contratado por una de las firmas alemanas más importantes, la Breuer Möller & Co. Sucs, por tres años como ayudante mercantil, desde la casa matriz en Alemania. En este sentido, el testimonio de Wilhelm Georgi permite ver la dinámica interna de las casas comerciales y la relación entre los productores de café y los comerciantes viajeros.

Como agente viajero y ayudante mercantil de una de las firmas más importantes en Maracaibo, Wilhelm Georgi tiene oportunidad de conocer la dinámica del circuito agroexportador marabino y darse cuenta de su progresiva disolución por la presencia cada vez más marcada de las petroleras. Es una voz desde adentro y no un simple espectador. Entre otros, describe las ventajas salariales obtenidas por los trabajadores petroleros así como la infraestructura de los campamentos, los cuales fueron creados con la comodidad y ornamento necesarios. Su testimonio refiere la rapidez con la que se transforma la ciudad de Maracaibo, producto de la influencia de las transnacionales.

En las ocasiones que tiene Georgi de realizar viajes a los Andes, conoce desde cerca la regresión paisajística cafetalera como actividad

comercial y, por ende, la pérdida de la importancia de las casas comerciales alemanas en ese sector.

Wilhelm Georgi nos ofrece, adicionalmente, interesantes testimonios tanto sobre las dificultades de los medios de comunicación entre Maracaibo y las ciudades andinas, como de la dinámica del circuito agroexportador marabino que, con el *crack* de 1929, comienza su decadencia definitiva.

UN ALEMÁN EN VENEZUELA

La primera carta de Maracaibo, de la “horrible Maracaibo”, de la cual se me había contado tanto en Alemania, y que en verdad es tan diferente a las descripciones que recibí pero justamente por eso es que decidí viajar; para ver si la rica Venezuela de verdad sería el infierno, como se decía en Alemania.

Wilhelm Georgi

Pequeñas y grandes aventuras de un alemán en Venezuela

La vida de Wilhelm Georgi cambió en 1926 cuando realizó un contrato como ayudante mercantil en Alemania con la casa matriz de la firma comercial Breuer, Möller & Co. Sucs, por tres años. Su viaje comienza a bordo del “Marie Horn”, barco perteneciente a la línea naviera Curaçao Trading a principios del mes de julio, para arribar a su nuevo hogar a mediados del mes de agosto. El itinerario de viaje lo llevó a Puerto España, La Guaira, Caracas, Puerto Cabello y Curacao para hacer trasbordo al “Amazonas”, barco de menor calado que le permitiría alcanzar su destino final: *a pocos pasos del lago* se encontraba la sede de la firma comercial, la cual se convertiría en su nuevo hogar.

La dinámica del circuito agroexportador dependía en gran medida de la presencia de las casas comerciales, las cuales ejercían el papel de importación y exportación de mercancías, desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Una de las que obtuvo un mayor desa-

rrollo fue la firma Breuer Möller & Co. Sucs, la cual se dedicó a la importación de mercancías, víveres, ferretería, importación de café y operaciones bancarias; tenía sucursales en San Cristóbal, Cúcuta y Barranquilla y contaba con un depósito de víveres de Sabana de Mendoza, en el estado Trujillo, puerta de entrada a los Andes trujillanos y el resto de la cordillera. La sede de Maracaibo se ubicaba cerca del lago y era "...una casa enorme de dos pisos con una hilera de columnas barandas y ventanas muy grandes. En el piso de abajo está la oficina, la tienda y el almacén, todo junto en una pieza grande: ahí trabajan 25 alemanes, 70 obreros y empleados venezolanos..."¹

La firma Breuer Möller & Co. Sucs impulsó la creación de sucursales en las áreas productivas del territorio venezolano y extranjero para ampliar sus zonas de influencia. Por eso, se convirtieron en una de las firmas más "...conocida y respetada en toda Venezuela como una 'casa muy fuerte' (...) tenemos todo y suministramos de todo, desde una bacinilla hasta un barco..."². De allí la necesaria presencia de los agentes viajeros en ofrecer la mercancía y tramitar los pedidos realizados y, sobre todo, tratar personalmente con los clientes en paisajes distantes.

La Breuer Möller & Co. Sucs proporcionaba vivienda a los jóvenes alemanes contratados. En caso de no haber espacio suficiente en la casa comercial se encargaban de ubicarlos en un lugar *decente* mientras resolvían la situación. Según Holger Herwig "...los ejecutivos hospedaban y alimentaban a su personal, le proporcionaban ropa y atención médica, a la vez que mantenían 'estricto control y disciplina'. Inclusive un rígido código de vestimenta destacaba la apariencia de los alemanes a los ojos de los nativos..."³. Wilhelm Georgi vivió los tres años que permaneció en Maracaibo en el piso de arriba de la Breuer Möller donde había "...espacio de sobra (...) yo comparto mi pieza con el señor

¹ Wilhelm Georgi (1986). *Pequeñas y grandes aventuras de un alemán en Venezuela 1926/1930*. Caracas: Editorial Arte, p. 29.

² *Idem*.

³ Holger Herwig. *Sueños alemanes de un imperio en Venezuela*, p. 33.

Seelig que llegó antes que yo. Nos llevamos muy bien y tenemos aún espacio suficiente para meter medio regimiento más...”⁴

Desde estos espacios, nuestro viajero nos permite adentrarnos en la dinámica interna de las compañías alemanas, específicamente una de las más importantes en el comercio maracaibero, en donde nos demuestra que existía una estructura casi familiar, producto de la misma dinámica laboral que incitaba lazos de lealtad y confianza: “...Los alemanes aquí son personas de confianza y por eso se nos dan puestos claves, aunque no son siempre tan bien pagados. Por ejemplo, mi trabajo de cuidar la puerta por las mañanas es cuestión de confianza...”⁵. Estas circunstancias iban en consonancia con la cantidad de personas que llegaron a vivir en las instalaciones de la firma comercial. Al respecto, el testimonio de Elisabeth Gross, quien estuvo en Maracaibo entre 1883 y 1891 como esposa del jefe de la firma Blohm, Rodolfo Gross, es ilustrativo: “...Vale decir que, todos los días, había que organizar y dirigir una casa con 13 personas a la mesa, además de supervisar las labores de hacer el mercado, cocinar, limpiar, servir, lavar, planchar: yo presido este gran hogar’...”⁶. Por lo general, el dueño de la casa comercial almorzaba en compañía de sus empleados.

En ocasiones esta dinámica casi familiar traspasaba las paredes de las firmas comerciales a la comunidad alemana radicada en el Zulia. Es el caso del señor Eduardo von Jess, quien fue el primero de su estirpe en llegar a Maracaibo en mayo de 1883 como empleado de la firma Minlos Breuer y Co. desde donde luego se convertiría en dueño de la firma Breuer Möller & Co. Sucs. Cumplió así con el sueño de los jóvenes alemanes que se establecían lejos de su patria por largo tiempo. Llegó a ser cónsul alemán por el período de 1901 a 1926, fundador y primer presidente de la Cámara de Comercio y del Club del Comercio de Maracaibo, Caballero Hospitalario de San Juan, Orden del Libertador, Orden de la Cruz Roja, Orden de Malta, Orden del Águila Roja.

⁴ Wilhelm Georgi. Ob. cit., p. 29.

⁵ *Ibidem*, p. 40.

⁶ Citado en José Ángel Rodríguez. *Venezuela en la mirada alemana...* Ob. cit., p. 136.

La mayoría de los jóvenes contratados en la casa matriz ubicada en Alemania venían con la idea de escalar posiciones dentro de las firmas comerciales, hacerse socios y lograr tener una posición económica que posteriormente les permitiera regresar a su país. Estas circunstancias las resalta con agudeza el cónsul de los Estados Unidos en Maracaibo, Eugene H. Plumacher, a comienzos del siglo XX:

Algunas de estas firmas [alemanas] tienen a su servicio una docena o más de jóvenes alemanes contratados por varios años, que ascienden de posición en posición hasta convertirse en socios y finalmente en principales; los veteranos se retiran ricos y fijan su residencia sobre todo en Hamburgo, donde se ocupan de la exportación de mercancías para las casas de Maracaibo y reciben los productos enviados desde aquí y disponen de ellos.⁷

Además de los deseos de superación económica que alentaban a los jóvenes alemanes a venir a tierras americanas. Estamos en presencia de una oleada migratoria que tiene sus orígenes en el siglo XIX, si tomamos en consideración las propuestas realizadas por Louis Glöckler, un alemán de Frankfurt am Main que "...dedicó al menos 15 años de su vida a promover la emigración de alemanes hacia el lugar que lo había acogido y en el cual había desarrollado con éxito sus artes de comerciante y agricultor..."⁸. Glöckler, además, realizó una obra propagandística que incluía un mapa de Venezuela en 1850, desarrollando ideas maravillosas acerca de las condiciones climáticas y económicas que podían encontrar otros alemanes en un país como éste, contribuyendo a una ola migratoria de *cien y pico emigrados*.

La labor de Glöckler no trajo los resultados que el mismo se había planteado, pero es parte de la ola inmigratoria de alemanes a Venezuela que se veía impulsada "...por una América recién independizada, con muchas riquezas y posibilidades económicas: café, oro, cueros, cobre,

⁷ Citado en Holger Herwig. Ob. cit., p. 33.

⁸ Citado en José Ángel Rodríguez. Ob. cit., p. 31.

cacao, etc. Los comerciantes alemanes tenían información de todo ese potencial económico...”⁹. Tales son las circunstancias que durante el período que comprende 1918 y 1933 hubo un aumento de cifras de emigrantes alemanes a Venezuela, acontecimiento que se relaciona con la Primera Guerra Mundial. Muchos de aquellos alemanes que se vieron atraídos por la potencialidad del país lo que estaban era buscando una salida a la crisis económica y social que les dejó el suceso bélico y sus trágicas consecuencias posteriores en la economía germánica.

Entre los alemanes que llegan a Venezuela durante este período podemos incluir a Wilhelm Georgi, un joven que se separa de su familia en la búsqueda de nuevas aventuras y un horizonte económico que le ofreciera mejores posibilidades de vida. Como tantos otros, se asentó luego en Venezuela y sus descendientes viven en la actualidad en el estado Táchira.

Lo cierto es que todas estas circunstancias nos permiten conocer cómo era la dinámica interna en las casas comerciales vistas por un ayudante mercantil, y los cambios que se estaban generando en Maracaibo, que tienen representación en los paisajes petroleros, asunto que vamos a desarrollar a continuación.

PAISAJES PETROLEROS

En el año de 1922, Venezuela alcanzó proyección internacional con la noticia del hallazgo de petróleo por parte de la compañía Venezuelan Oil Concessions en el pozo Barroso-2, ubicado en el campo La Rosa, en Cabimas. En diciembre de ese año se demostró la potencialidad petrolera que tenía el suelo venezolano, lo que atrajo a la mayoría de los capitales extranjeros, entre ellos los estadounidenses, ingleses y holandeses. Era la época de exploraciones y otorgamiento de concesiones. En 1928 “...el número de concesionarios y empresas dedicadas a la búsqueda de concesiones (...) superó los 200”.¹⁰

⁹ Carmen Amanda Pérez (1988). *Maracaibo y la región andina 1924-1935. Encrucijada histórica*, p. 24.

¹⁰ Aníbal Martínez (1973). *Historia petrolera venezolana en 20 jornadas*, p. 98.

Efectivamente, Maracaibo se transformó radicalmente convirtiéndose en una gran ciudad: "...en términos puramente demográficos, la ciudad contaba, en 1926, con 84.000 habitantes, que llegarían a 110.000 para 1936"¹¹. El aumento demográfico por causa del petróleo no se hizo esperar, personas venidas de todas partes del interior del país, sobre todo de Oriente, formaron parte de este fenómeno. Al respecto, el diario *Panorama*¹² señala que, a pesar de la crítica situación en que se hallan los trabajos de las compañías petroleras en el estado Zulia en el año de 1935, en casi todos los buques que zarpan de Margarita para esa región, viajan en gran cantidad, hombres y mujeres en busca de trabajo.

El éxodo poblacional repercutió en los índices de crecimiento demográfico, siendo la década de 1920 decisiva en la movilización y reubicación espacial de la población venezolana que antes de la aparición petrolera mantenía tendencias hacia "...una baja tasa de crecimiento con altos niveles de mortalidad (...) con una población de 2.479.525 habitantes en 1920, Venezuela llegó a contar con 3.850.770 en 1940..."¹³. Además, debemos tomar en consideración la incidencia que en este considerable aumento demográfico tuvieron las políticas de saneamiento de la población de enfermedades como el paludismo.

Sin embargo, este proceso de movimiento poblacional no fue de manera similar en todo el territorio venezolano, sino en aquellas zonas en donde la riqueza petrolera lo señalaban: "...La distribución de estos flujos migratorios, (...) no se realizó de una manera uniforme en el interior de las entidades receptoras, sino que más bien tendió a concentrarse en las zonas que contaban con importantes desarrollos petroleros, industriales y/o agropecuarios"¹⁴. La reubicación de la población en el

¹¹ José Ángel Rodríguez. "Paisajes de café y petróleo". En: *Boletín de la Academia Nacional de La Historia*. Caracas, N° 337, t. L xxxv, Ediciones de la Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 2002, pp. 3-21; p. 14.

¹² "Nuestros compatriotas margariteños en la región petrolera del Zulia", *Panorama*, Maracaibo, 2 de enero de 1935, p. 7.

¹³ Josefina Ríos y Gastón Carvallo (2000). *Análisis histórico de la organización del espacio en Venezuela*, p. 155.

¹⁴ *Ibidem*, p. 158.

territorio nacional vino acompañada con un acelerado proceso de urbanización. Entre los factores que impulsaron esta tendencia se encontraba la promesa de hallar mejores condiciones de vida y formar parte de la nueva actividad económica que empezaba a desplazar al sistema agropecuario.

De estas circunstancias nos dejó testimonio el viajero teutón cuando hace una comparación entre los salarios recibidos por los petroleros y los dados en las firmas comerciales: "... ¿mi sueldo? Fue mejorando un poquito a finales del año pasado (...) pero todavía no es comparable con lo que las compañías americanas ofrecen a la gente (...) aquí se paga con 'las esperanzas'..."¹⁵. Los agentes viajeros que se encargaban de remitir los productos para la exportación y cuidar la colocación y distribución de las importaciones, veían con menos entusiasmo el negocio cafetalero que los convertiría en algún momento en socios de la firma comercial. En la medida en que el negocio petrolero prosperó, fueron menos los jóvenes alemanes que se quedaron a concluir los contratos dentro de las casas comerciales. En ocasiones, regresaban a su ciudad natal o buscaban la manera de trabajar para las compañías petroleras.

En condiciones similares se encontraban los jornaleros de las haciendas cafetaleras. Para ellos, la fiebre del oro negro representaba una posibilidad de hallar una mayor remuneración que la recibida por la actividad agropecuaria, en medio de la promesa de desarrollar un mejor nivel de vida en la ciudad en donde supuestamente había más comodidades.

El mayor nivel de remuneraciones que ofrecían las nuevas actividades comparadas con los jornales mantenidos por la agricultura en un largo período, los cuales, al producirse la crisis de la agroexportación, desmejoraron considerablemente (...) El efecto multiplicador de estos salarios en una economía donde comenzaba a producirse una fuerte monetarización, se aprecia

¹⁵ Wilhelm Georgi. Ob. cit., p. 109.

¹⁶ Josefina Ríos y Gastón Carvallo. Ob. cit., p. 145.

si consideramos que para 1929 los salarios pagados por la actividad petrolera fueron equivalentes al total de las exportaciones de café de ese año.¹⁶

Al aumentar el nivel adquisitivo de una parte de la población, y en general en el estado Zulia, los precios se elevaron, haciendo costosa la vida en Maracaibo. Al respecto Wilhelm Georgi señala que "...Desde que llegaron los americanos que pagan cualquier sueldo, se echaron a perder todos los precios. Hace algunos años lavar la ropa con el chino costaba Bs. 20 mensuales, hoy ya cuesta Bs. 50..."¹⁷. De igual manera, aumentaron los bienes y servicios así como los alquileres. No obstante, el sueldo de un agente viajero seguía ajustado a lo que establecía el contrato de ganar sólo 300 Bs. más por cada año trabajado comenzando con un sueldo de 3.000 Bs. para terminar en uno de 3.600 Bs. En contraparte, las remuneraciones recibidas por un trabajador petrolero eran mucho más elevadas: "...en Maracaibo, por ejemplo, en 1926 un empleado joven, casado, ganaba un mínimo de 216 dólares al mes (...) los perforadores ganaban en la misma compañía [Caribbean Petroleum Company] 365 dólares al mes..."¹⁸. Además se les proporcionaban alimentación, asistencia médica y habitación dentro de las instalaciones de los campamentos petroleros. El estilo de vida proporcionado por las compañías petroleras era el buscado por aquellos que se dedicaron a otras ramas de la economía venezolana.

Todos estos elementos hacían ver la notoria diferencia del obrero contratado por las petroleras en comparación a la calidad de vida que podía mantener un jornalero, o como lo expone nuestro viajero, un trabajador de la casa comercial: "...las compañías [petroleras] responden por sus empleados enfermos y los cuidan y sanan en los hospitales más modernos y sin costo alguno, mientras que nosotros con una enfermedad un poco seria le quedamos deudores a la firma por el costo de Bs. 5.000 a 10.000..."¹⁹.

¹⁷ Wilhelm Georgi. Ob. cit., p. 44.

¹⁸ MC. Beth, Brian S., "El impacto de las compañías petroleras en el Zulia (1922-1935)". *Tierra Firme*, pp. 537-550.

¹⁹ Wilhelm Georgi. Ob. cit., p. 136.

Sin embargo, mientras que existía la convivencia de los dos sistemas económicos, el agrícola y el petrolero, los agentes viajeros cumplían “...un importante rol en la red comercialización. Ellos efectuaban, por lo general, la mayor parte de la ventas para las casas mayoristas, lo cual se explica, obviamente, por el hecho de que sus desplazamientos les permitían alcanzar un radio mayor que el de las agencias y, en algunos casos, suplir la ausencia de ellas...”²⁰, motivo por el cual aún se mantenían activas dentro del comercio venezolano.

Las casas alemanas cada vez se encontraban más dirigidas a satisfacer las necesidades consumistas de los americanos por sus características de importadora y exportadora de bienes: “...En el departamento de víveres [de la casa comercial Breuer Möller] venden mucho más que nosotros. Sus clientes principales son las compañías petroleras; los americanos pueden comprarse sus alimentos enlatados acostumbrados...”²¹. Posteriormente, con la creación de los comisariatos dentro de los campamentos petroleros, se iniciaron los supermercados, que vendían productos de primera necesidad a precios más bajos que el mercado, además de importar nuevas mercancías del mercado estadounidense, el control se establecía a través de una tarjeta que se perforaba y evitaba a las compañías aumentar los sueldos, los cuales en cualquier caso superaban a los existentes en otras ramas de la economía venezolana.

Wilhelm Georgi, en una ocasión de viaje por motivos de negocio al campamento Las Salinas —explorado en el año de 1917 por la compañía Lago Petroleum Company que pasaría a ser Creole Oil Company— nos da cuenta de la infraestructura pensada y realizada para satisfacer las necesidades de los trabajadores petroleros para quienes “...todo está hecho con mucha generosidad. El campamento delicadamente con flores y caminitos, con duchas, pequeñas casitas de familia y barracas para los hombres solteros. En el comedor hay buena y abundante comida. Simpático se ve el campamento con sus palmas y flores...”²²

²⁰ Nelson Paredes Huggins (1984). *Vialidad y comercio en el occidente venezolano*, p. 40.

²¹ Wilhelm Georgi. Ob. cit., p. 39.

²² *Ibidem*, pp. 60-61.

Las compañías petroleras se dedicaron a conformar una infraestructura diferente a la preexistente en Maracaibo y el resto del Zulia, con la finalidad de promover el confort de los trabajadores petroleros venidos del extranjero. No obstante, y como observa también Georgi, se mantenían las divisiones sociales, no todas las casas dentro de los campamentos petroleros estaban elaboradas de la misma manera, existían "...casitas de barro y madera y muy pobres en donde moran los 'peones', (...) campamentos de pobres-ricos visité...".²³

La mayor parte de las ciudades petroleras en el estado Zulia se formaron y crecieron a la sombra de los improvisados campamentos petroleros construidos por las trasnacionales para ofrecer el alojamiento necesario a su personal de empleados, técnicos y obreros cerca de las zonas que habían sido otorgadas en las concesiones. Antes de este proceso de exploración y explotación petrolera no existía en el estado Zulia ningún centro poblado de importancia, inclusive "...la calidad de las instalaciones para los trabajadores que laboraban en estos primeros campamentos dejaban mucho que desear. (...) predominando el zinc, como material de construcción para las paredes y techos..."²⁴; no existía tampoco la comodidad de los servicios básicos, como alumbrado eléctrico, cloacas o agua potable directa.

La dinámica generada por las compañías petroleras auspició la construcción de hospitales, escuelas, comisariatos, clubes, que modernizaron al estado Zulia y, a su vez, impulsaron al Gobierno a mejorar la infraestructura existente. Con motivo de la celebración de cualquier fecha patria se solían inaugurar carreteras, puentes, muelles, acueductos, pavimentación de avenidas, con la finalidad de demostrar la labor del Rehabilitador Juan V. Gómez. En este sentido, en julio de 1919 comenzaron los trabajos de pavimentación, por el sistema de asfaltado, de la cuadra de la calle Independencia entre Vargas y boulevard Baralt para ir en consonancia con la incorporación del automóvil como medio de transporte y a su vez demostrar la modernización de la ciudad.

²³ *Ibidem*, p. 61.

²⁴ Francisco Melo (2000). *Evolución del paisaje petrolero en el estado Anzoátegui 1937-1966*, p. 358.

En cada oportunidad, de regreso de viaje de la región andina, Georgi notaba algunos cambios ocurridos en la ciudad de Maracaibo quedando "...más sorprendido de la rapidez con que todos los trabajos son efectuados y lo mismo de las novedades, una rapidez muy poco conocida en Venezuela, ya que la mayoría de los lugares les basta con un simple 'decreto', 'proclama' y 'palabras' y con eso creen que ya todo está hecho..."²⁵. Las transformaciones fueron progresivas y dependían en todo caso de la importancia económica que tuviesen los nuevos asentamientos poblacionales.

VIAJE A LOS ANDES

El funcionamiento del circuito agroexportador dependía en gran medida de la presencia de los agentes viajeros, los encargados de hacer llegar la mayor cantidad de mercancías posibles a aquellos lugares en donde las casas comerciales no pudiesen de manera directa. La labor del agente viajero estaba sujeta a una serie de circunstancias climáticas y de comunicaciones que hacían más difícil el desempeño de sus actividades además de la atención que requería cada uno de los clientes a los cuales debía convencer para incrementar sus ventas.

Es precisamente a través de las experiencias de Wilhelm Georgi que podemos indagar de manera directa cómo era la dinámica de trabajo a la cual se enfrentaban los agentes viajeros, pieza fundamental dentro de la dinámica comercial existente entre la región andina y las casas comerciales establecidas en Maracaibo, desde donde movilizaban el comercio agroexportador.

Los días como ayudante mercantil del departamento de víveres trascurrían de la siguiente manera: a las seis de la mañana debían levantarse, desayunar y alistarse para abrir y cuidar la puerta de la casa comercial en espera de los obreros —éste, por lo general, era un trabajo designado a los trabajadores más jóvenes—, para continuar con las labores desde las siete de la mañana hasta las once, momento en el

²⁵ Wilhelm Georgi. Ob. cit., p. 132.

cual se preparaban para almorzar hasta las doce y media luego del descanso para seguir con las actividades hasta las cinco de la tarde; en ocasiones, y según la costumbre de la comunidad alemana, solían reunirse en el Club del Comercio. Esta vida cambiaba radicalmente cuando emprendía el camino de la cordillera.

Estas circunstancias las vivieron la mayor parte de los viajeros de las casas comerciales establecidas en Maracaibo, si tomamos en consideración parte de las experiencias vividas por Otto Gerstl, quien llegó en el año de 1917 a la ciudad de Maracaibo contratado por la casa H. L. Boulton Jr. & Company, como agente mercantil del departamento de víveres, quien a mediados de 1917 tendría la ocasión de desempeñarse como agente viajero para enfrentarse a “...la clientela [que] para entonces era sumamente conservadora en la compra de los artículos de su surtido y resultaba casi imposible introducir alguno nuevo (...) la nueva era que se inició en Venezuela con el descubrimiento del petróleo, cambió lentamente estas ideas”.²⁶

En todo caso, los agentes viajeros debían de ser sutiles con los clientes a fin de lograr el mayor número de ventas para las casas comerciales, ya que en los viajes, luego de superar todas las dificultades de los medios de comunicación, lo que se espera es *el éxito, porque sin él, el más bello viaje es como una comida sin sal*. Al respecto, con frecuencia eran publicadas, en la *Revista Mercantil*²⁷, recomendaciones para mejorar las funciones de los agentes viajeros, como medida que iba dirigida directamente a todos los empleados de las casas comerciales. Ellos debían mover la voluntad del cliente para hacerle desear, o preferir lo que deseamos venderle, para interesar al comprador y dirigir su voluntad hacia el negocio que se le quiere proponer. Una de las condiciones más esenciales que debe poseer el vendedor es un buen carácter y una agradable disposición.

²⁶ Otto Gerstl (1977). *Memorias e historias*. Caracas: Ediciones de la Fundación John Boulton, p. 43.

²⁷ “¿Qué se necesita para ser un buen vendedor?”, *Revista Mercantil*. Maracaibo, N° 7, Año 1, 31 de enero de 1923, p. 117.

Eran, en un sentido, agentes publicitarios y debían tener tanto un buen discurso como una paciencia a toda prueba.

Para hacerse agradable, un vendedor inteligente debe procurar, como requisito esencial, ser hombre culto e ilustrado; debe además procurar tomar benignamente todas las opiniones de los demás; jamás debe expresarse con violencia o reticencias molestas. En suma, para alcanzar éxito en los negocios, el vendedor debe ser entusiasta por su profesión, respetuoso, caballeroso, amable y cortés con los clientes. Cuanto más se aproxime un agente a estas condiciones, más seguro estará de alcanzar grandes y continuados éxitos. En cierto sentido, la diplomacia era una de las armas más vitales.

En una ocasión de viaje a la región andina en el año de 1927, nuestro viajero le tocó poner en práctica su capacidad para los negocios, de manera que pudiese alcanzar el éxito deseado. Para ello, era necesario mantener la paciencia para lograr el cometido de las ventas. Entre los posibles clientes, tendría que descartar aquellos con los que sólo tendría posibilidades de perder el tiempo: “Las muchas cosas tienen una especial fuerza de atracción hacia los mendigos y mirones. El umbral de la puerta casi nunca está libre de ellos (...) anteayer, se estableció el viajero de la nombrada y altamente conocida firma en Mérida para trabajar la plaza es simplemente posible hacerlo mediante la atención minuciosa de los clientes uno a uno...”²⁸. Cuando se encontraba de viaje, las responsabilidades como representante de la firma comercial aumentaban, eran muchas las horas que tenía que dedicar para convencer a los nuevos clientes de comprar la mercancía ofrecida.

En este sentido, los agentes viajeros debían, en todo caso, ser muy sutiles y estar atentos a los clientes, ya que, por lo general, eran realizadas con base en créditos que se supeditaban a los resultados de las cosechas de café anuales. Al respecto, cuando, en el año de 1928, Georgi se encontraba en la región andina, ofreciendo las mercancías de la firma Breuer Möller & Cía., trataba de establecer contactos

²⁸ Wilhelm Georgi. Ob. cit., p. 71.

...solamente a los negocios que son conocidos y muy seguros, porque casi todo se vende a crédito; aquí hay como en todo el mundo estafadores, que se aprovechan de eso y oportunamente quiebran (...) por supuesto que hay una gran cantidad de clientes, que son seguros y de confiar. Muchos trabajan con la casa por más de 40 años y son por lo tanto 'viejos conocidos buenos'...²⁹

Aunada a estas circunstancias, se hacía inevitable tomar en consideración la tranquilidad de la región andina, que no era comparable con la movilidad que existía en Maracaibo, que, con la llegada de los petroleros, cambió aún más vertiginosamente:

...Allá en el movido Maracaibo con sus fuertes contrastes en naturaleza, clima y hombres se le ha perdido a la mayoría la tranquilidad y fuerza de la naturaleza. Pocos la buscan y todavía la encuentran. Muchos se hunden con la precipitación y cacería del dinero y diversiones.³⁰

Las condiciones de vida de la región andina no cambiaron radicalmente con el *boom* cafetalero. De hecho, la expansión del cultivo del café no originó la aparición de nuevos núcleos urbanos; si bien es cierto que tuvo influencia en la incorporación de nuevas tierras, se expandió básicamente en las zonas tradicionales de asentamiento de la población, donde ya había centros urbanos. Además, debemos tomar en consideración que para el cultivo del café, "...al igual que en el resto del territorio andino, el café se cultivaba en unidades de producción basadas, principalmente, en el trabajo familiar. La oferta de mano de obra adicional, necesaria en los tiempos de cosecha, se mantuvo constante en los Andes..."³¹. Por las características del cultivo de café hacía que la estructura casi familiar durante el período de la cosecha se mantuviera

²⁹ *Ibidem*, p. 86.

³⁰ *Ibidem*, p. 61.

³¹ Germán Cardozo Galué (1998). *Historia zuliana (economía, política y vida intelectual en el siglo XIX)*, p. 122.

y, de esta manera, era difícil que todo el influjo y bullicio encontrado en Maracaibo llegase de manera radical a encontrarse en cualquiera de los estados andinos.

Wilhelm Georgi conoció cómo eran las haciendas cafetaleras, el proceso crediticio al cual se supeditaba la mayor parte de los cosecheros y, en general, la dinámica del circuito agroexportador. Sus viajes nos permite conocer que la labor desempeñada por los agentes viajeros era de vital importancia para el funcionamiento de las casas comerciales y que muchas veces se veía obstaculizada por los difíciles medios de comunicación.

Vías de comunicación

Hasta las primeras décadas del siglo XX, los principales medios de transporte eran recuas, carreteras y pequeñas embarcaciones para el tráfico fluvial y marítimo. Esta intermodalidad en las comunicaciones fueron progresivamente superadas con la construcción de las carreteras petroleras, y la puesta en práctica desde el gobierno de Juan Vicente Gómez de un plan de vialidad que conectaría una parte del territorio.

En la región andina, según Alicia Ardao³², predominaban los caminos de herraduras, que cruzando montañas y páramos constituían un peligro para los viajeros y para las recuas de mulas que por ellas transitaban. Además de los derrumbes, uno de los principales factores que continuaban impidiendo la normal circulación era la falta de puentes en las rutas más importantes. La ciudad de San Cristóbal en 1910 todavía no contaba con un puente sobre el Torbes, quedando completamente aislada cuando las aguas crecían. La ciudad de Trujillo, en ocasiones, se veía incomunicada al no tener un puente sobre el río que atravesaba el camino a Motatán y al puerto de La Ceiba.

Sobre las condiciones de la infraestructura de los medios de comunicación, también nos dejó testimonio Leonard Dalton, geógrafo y geólogo inglés, nacido en 1887, quien recorre a Venezuela entre 1910 y 1911, publicando en 1912 su libro *Venezuela*. Esta obra da cuenta de

³² Alicia Ardao (1984). *El café y las ciudades...* Ob. cit., p. 116.

las condiciones en las cuales se encontraban las vías de comunicación en el territorio venezolano, resaltando

...la ventaja sustancial que deriva el estado Zulia de su lago central, con tantos afluentes navegables, por los cuales pueden viajar barcos de gran calado a distintas regiones del estado, así como las situadas en las fronteras de los Andes y la vecina república de Colombia. La mayoría de estas líneas de comunicación, naturales y de fácil utilización, cuentan ya con un servicio de vapores, no muy moderno, pero que revela al menos el comienzo del progreso.³³

El puerto de Maracaibo era un eje de enlace entre la región andina y el resto del país e, inclusive, si se quiere del mundo. A pesar de las observaciones realizadas por Dalton, no era cierto que podían atravesar barcos de gran calado por todos sus afluentes, ya que por la barra del Lago, que en realidad era un banco de arena, no permitía el acceso sino a barcos de menor calado, en su mayoría vapores que trasladaban personas y mercancías hasta Maracaibo o los puertos de la región andina.

Este sistema de transporte lacustre fue el que mantuvo en funcionamiento el circuito agroexportador. Al respecto, Wilhelm Georgi nos deja sus experiencias en este medio de comunicación, el cual, además, formaba parte de la red comunicacional entre los estados andinos y el Zulia. Así, en 1927, nuestro viajero fue enviado a Valera (estado Trujillo), por ser éste un centro cafetalero que, al igual que los demás estados de la región andina, era surtido de una gran variedad de mercancías por la

³³ Citado en Alfredo Cilento-Sarli, "Las vías de comunicación en la Venezuela de 1910-1911, a través de las rutas de Leonard Dalton, geólogo y geógrafo inglés". En: Juan José Martín Frechilla y Yolanda Texera Arnal (Comps.). (2001). *Así nos vieron (cultura, ciencia y tecnología en Venezuela 1830-1940)*, pp. 101-150, p. 106.

casa comercial Breuer Möller & Cía. Georgi salió del puerto de Maracaibo en un vapor de río que lo llevó del otro lado del lago: "...en la Ceiba nos lleva el gran ferrocarril de la Ceiba (...) para llevarnos a Motatán, de donde una carretera continua hacia Valera. Yo me bajé por dos días en Sabana de Mendoza, para conocer el depósito de Breuer"³⁴

Posteriormente, prosiguió con una ruta de viaje que le llevó a estar aproximadamente durante medio año fuera de las actividades de la sucursal de Maracaibo: "...Quizá podrán seguir el camino de mi viaje por las cordilleras con un mapa, desde Maracaibo pasando el lago hacia Valera, pasando el páramo (...) hasta Mérida - Ejido - Santa Cruz y Tovar, (...) Desde allí seguiré, al Estado Táchira, a San Cristóbal, Rubio y Colón y también Cúcuta, que queda en Colombia; allí llegaré a conocer nuestra filial"³⁵. Su misión era lograr llegar a todos estos lugares y realizar las mayores ventas posibles que las casas comerciales de la competencia, representados por los agentes viajeros que simultáneamente se encontraban en las mismas actividades.

Las vías de comunicación y el conocimiento que se tenían de ellas eran la clave para tomar ventajas y atraer a una mayor cantidad de clientes. Estas circunstancias nos las deja saber Wilhelm Georgi cuando, entre los meses de enero a marzo de 1928, se encontraba en la región andina. La competencia no se hacía esperar entre las casas comerciales; sin embargo, el que llegase primero a su destino tenía más posibilidades de abarcar nueva clientela que el otro, acciones a las que contribuía poderosamente las condiciones de las carreteras y caminos que incidían en el desempeño y la ventaja que se podía obtener entre uno y otro viajero. Georgi señala en particular:

...al principio del viaje a Táchira me encontré con los viajeros de la Blohm & Cía., señores Hang, quienes recorrían juntos el mismo camino, que yo tenía hacia Mérida. Y todo el viaje hasta aquí [Ejido] se convirtió en una competencia (...) hicimos nosotros el

³⁴ Wilhelm Georgi. Ob. cit., pp. 65-66.

³⁵ *Ibidem*, p. 68.

viaje de San Cristóbal, hasta Mérida en 10 días, para el cual la primera vez necesite más de un mes...³⁶

El funcionamiento del transporte era de tipo intermodal. Los agentes viajeros dependían de los caminos de recuas, el transporte lacustre y las vías férreas que, por lo general, se encontraban cercanas a los puertos lacustres de mayor importancia, como La Ceiba, Encontrados, Santa Bárbara y Puerto Villamizar. Estas circunstancias fueron cambiando progresivamente desde el año de 1910, cuando fue designado Román Cárdenas como Ministro de Obras Públicas. Según decreto de junio del mismo año, se destinó el 50% del presupuesto a este ministerio, con la finalidad de crear más que obras de ornamento, una infraestructura dirigida a la construcción de carreteras, acueductos y obras de saneamiento; bajo estas perspectivas, se inició la construcción de la carretera trasandina que unía a los estados centrales en una misma vía de comunicación.

En estos años, se decreta la construcción de las denominadas carreteras centrales, las cuales, en el fondo, estaban orientadas hacia el lago de Maracaibo y no hacia el centro del país, teniendo como finalidad unir las capitales de los estados andinos con las terminales de las vías férreas; la articulación de todas estas nuevas carreteras son las que darían origen a la carretera Trasandina: "...esa ruta, denominada también 'camino nacional', fue la que se eligió posteriormente para la construcción de la 'Gran Carretera de los Andes', conocida hoy como la 'Carretera Trasandina'. El recorrido de la misma implicaba el paso por los valles Motatán, Chama, Mocotíes, La Grita, Río del Valle y Torbes"³⁷. Todos esos caminos se conectaban a lo largo de la cordillera por un camino de recuas, cuyo trazado en lo fundamental fue posteriormente seguido por la Trasandina, inaugurada en 1925.

Con la Trasandina, por primera vez la región andina contó con una carretera que favorecía las comunicaciones intrarregionales:

³⁶ *Ibidem*, p. 82.

³⁷ Nelson Paredes Huggins. Ob. cit., p. 58.

...Esta carretera, con una extensión de 1.272 Km., unía a Caracas con la frontera de Colombia, pasando por Barquisimeto, Valera, Timotes, Mucuchíes, Mucurubá, Tabay, Mérida, Ejido, Lagunillas, Estanques, Santa Cruz, Tovar, Bailadores, La Grita, El Cobre, San Cristóbal y San Antonio del Táchira.³⁸

La Transandina no solamente enlazaba a una parte importante del territorio del país, sino que además iba en consonancia con los adelantos alcanzados en cuanto a las vías de comunicación con la incorporación del automóvil. No obstante, fue un cambio progresivo que no desecha de inmediato las formas de comunicación preexistente, ya que durante mucho tiempo la vinculación de los Andes con Maracaibo se realizaba básicamente por caminos de recuas, entre los cuales funcionaban cuatro principales que se entroncaban con tramos cortos de vías férreas y fluviales hasta el lago de Maracaibo.

Ante estas dificultades de transporte todavía se encontraba para el año de 1928 nuestro joven viajero, quien había visitado

...los puestos de los Estados Mérida y Táchira en camión y automóvil ¡Había viajado ‘modernamente’! y ahora podía atravesar las tierras montañosas del Estado Trujillo en una mula lo que para mí tenía un especial atractivo (...) muchas veces nos levantábamos en la noche para llegar al próximo sitio en la mañana y trabajar durante el día (...) muchas veces también era la cabalgata para el próximo pueblo vecino lejos y agotador, tenía que viajar a la medianoche y todo el siguiente día, siempre cabalgando”.³⁹

El destino final era Boconó.

El cambio del automóvil al uso de la mula como medio de transporte se debía a que en la región andina este animal se adaptaba mejor al medio y era más resistente que el caballo. Además, las carreteras sólo unían las ciudades más importantes, las cargas eran transportadas en recuas

³⁸ Alicia Ardao. Ob. cit., p. 118.

³⁹ Wilhelm Georgi. Ob. cit., p. 115.

de mulas conducidas por los caporales y arrieros, razón por la cual los agentes viajeros contaban con la ayuda de un personal contratado desde las casas comerciales que los conducían a su destino final: "...Los acompañantes o asistentes de los viajeros que tienen muchos años trabajando para la casa son mejores aunque sean rabiosos o malagradecidos. Mayormente los viajeros tienen un ayudante para acompañarlos. Porque además hay el trabajo de desempacar 14 maletas grandes. Además hay mucha caminadera..."⁴⁰ y son mejores conocedores del camino y sitios de posadas que los agentes viajeros, al menos al principio, pues después cada viajero tenía estrategias bien definidas.

En este sentido, las vías de comunicación sufrieron un progresivo cambio con la incorporación del automóvil, aunque en vista de la pronta decadencia del circuito agroexportador la mayor parte de las obras de comunicación fueron dirigidas a las zonas petroleras, existiendo un proceso lento de desvinculación de la región andina con el Zulia. Aquí existió, como en otras partes del país, la gran diferencia entre las carreteras agrícolas, generalmente descuidadas y las petroleras impecables.

A todas estas situaciones se enfrentó Wilhelm Georgi que, a diferencia de muchos otros, pudo hacer uso del automóvil como símbolo de progreso y a su vez conocer cómo fueron durante mucho tiempo las comunicaciones entre el circuito agroexportador antes de la llegada del petróleo.

Bajan los precios del café

La decadencia del circuito agroexportador se encuentra relacionado con la dinámica del mercado internacional. De esta manera es como podemos comprender que un hecho económico como el *Crack* haya sido parte de la pérdida de importancia de los productos agropecuarios en el año de 1929.

El *crack* de 1929 fue la caída del índice general de la Bolsa de Nueva York. Desde el año de 1927, tras un período de importantes inversiones

⁴⁰ *Ibidem*, p. 86.

en el extranjero y con una economía creciente, los financieros de Wall Street se centraron en la inversión del mercado interior. Es decir, en la medida que compraban valores nacionales aumentaban los precios de las acciones y los títulos valores estadounidenses. Cuanto más compraban, mayor era la subida de los precios, lo que atraía a un mayor número de inversores. Con el tiempo, se inició la venta masiva de las acciones en Wall Street, lo que marcó el inicio de la Gran Depresión de la década de 1930. Este suceso tuvo un gran impacto en la economía internacional que ya se había visto gravemente afectada por la Primera Guerra Mundial.

En este sentido, las repercusiones que este hecho tuvieran en Venezuela se evidencia en la economía agropecuaria con el descenso vertiginoso de los precios del café en el mercado internacional, lo que afectó gravemente a los productores de este rubro, quienes dependían en gran medida de las casas comerciales que "...recurrían al adelanto en dinero o en mercancías a los caficultores por sus cosechas (...) los préstamos eran hechos calculando el volumen de la cosecha y, su pago con frecuencia comprometía a esta y, no a la propiedad..."⁴¹. Sin embargo, motivado por las circunstancias, muchas haciendas cafetaleras pasaron hipotecadas a manos de las casas comerciales. A partir de esta fecha, el cultivo del café termina de entrar en un proceso casi de abandono absoluto.

Al respecto, Wilhelm Georgi informa el estado de los negocios en Venezuela en el mes de septiembre del año 1929: "...sobre la calma de los negocios debido a la baja de los precios del café (...) Que hay otra vez una medio tranquilidad en el país, pero quedando siempre el temor de nuevas inquietudes (...) Pero todavía no se sabe como seguirá todo y si los precios bajos seguirán..."⁴². En octubre de 1929 ocurrió el *crack* de New York, pero desde antes se sentía el clima de incertidumbre por el descenso de los precios del café, el cual no volvería a tener la misma importancia económica para Venezuela.

⁴¹ Eustaquio Aguilar Ramos (1981). *La comercialización del café en Venezuela. Caso Distrito Junín-Estado Táchira*, p. 16.

⁴² Wilhelm Georgi. Ob. cit., pp. 156-157.

Más todavía, en el año de 1925, el café fue perdiendo el puesto preponderante que había conservado

...De tercer lugar que teníamos en 1881 bajamos al sexto en 1930 como productor mundial (...) por ello cuando se presenta la crisis de 1929 existe en el mercado internacional una política de valorización implantada con miras a equilibrar la producción y el consumo en el largo plazo...⁴³

Es decir, los precios agrícolas caen de forma vertiginosa y, por ende, los precios del café.

La caída de los precios del café repercute de forma inmediata en la dinámica del circuito agroexportador. De una manera directa lo observamos a través de Georgi cuando se refiere a este aspecto, luego de octubre de 1929 "...los precios del café bajaron más. La situación estaba floja en todas partes. Costaba más trabajo y más labia que antes, para poder mover a los clientes a comprar..."⁴⁴. Al respecto, el *crack* tuvo una profunda incidencia en la economía agropecuaria, no así en la totalidad de la economía nacional que cada vez era más independiente de la producción petrolera. Por ello, aunque Venezuela

...Dependía de los mercados extranjeros para su producto principal (antes el café, ahora el petróleo), no estaba tan endeudada como Cuba o Perú, pero de todas formas el golpe se sintió, y duramente. Porque si de un lado el café (como también el cacao) vio deprimirse sus precios y limitada su entrada a los grandes mercados, por otro lado la industria petrolera debió reducir su actividad.⁴⁵

Los inversores estadounidenses por un momento detuvieron el acelerado ritmo de exportación del petróleo venezolano; durante este lapso

⁴³ Ana Colina. *La crisis de 1929 y su impacto en la economía venezolana*. Tesis de grado para optar al título de economista, Escuela de Economía, UCV, p. 84.

⁴⁴ Wilhelm Georgi. Ob. cit., p. 164.

⁴⁵ Manuel Caballero. *Gómez, el tirano liberal*. Ob. cit., p. 328.

de tiempo muchas de las compañías americanas dejaron de emplear nueva mano de obra.

Exportaciones en Venezuela
(en millones de bolívares y porcentajes de valor
de las exportaciones totales)

AÑOS	CAFÉ Y CACAO		PETRÓLEO	
	VALOR	%	VALOR	%
1913	109,1	71,4	—	—
1921	84,7	63,4	11,8	8,8
1929	158,0	20,3	593,6	76,2
1936	51,1	6,7	684,2	89,0
1940	27,2	3,2	809,0	94,0

Fuente: Miguel Izard. *Series estadísticas para la Historia de Venezuela*.

Podemos observar que desde el año de 1929, es mayor el índice por concepto de las exportaciones de petróleo en Venezuela que las exportaciones no petroleras, dejando evidencia que "...Venezuela recibió el golpe de la crisis más como país agrícola que como país minero..."⁴⁶. Luego de 1929, Venezuela definió en el mercado internacional su presencia como país petrolero, posición que fue reafirmada posteriormente a la Segunda Guerra Mundial, convirtiéndose el país en uno de los principales proveedores de petróleo al mercado estadounidense. La estructura agrícola, por los escasos esfuerzos desde los distintos gobiernos centrales y debido a la misma dinámica planteada por la economía, perdió importancia; a su vez, las relaciones económicas de las ciudades andinas con Maracaibo cambiaron de una manera casi radical, dejando a su paso la sombra de los paisajes cafetaleros para darle inicio a los paisajes petroleros.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 329.

CONCLUSIONES

La Geografía Histórica estudia tres elementos fundamentales: hombre, tiempo y espacio; tomando particular atención en los efectos producidos por el hombre en su medio físico, que debe ser visto como algo más que un simple *escenario geográfico*. Desde esta perspectiva, la geografía histórica se convierte en una herramienta fundamental para acceder a los paisajes petroleros del Zulia, desde la década de 1920 a la década de 1940.

Considerando que la explotación petrolera cambió paulatinamente la historia económica de Venezuela, podemos decir que sus efectos no se limitan a una serie de datos estadísticos o económicos. Sus consecuencias se encontraron muy relacionadas con los cambios espaciales y estructurales que vive el estado Zulia con el surgimiento de nuevas ciudades que son la expresión más acabada de la presencia petrolera; con ellas se incorpora una infraestructura que respondía a la nueva actividad económica.

Como se ha visto, la actividad económica agraria fue perdiendo progresivamente importancia; en particular, la exportación del café andino, que durante el siglo XIX produjo lo que hemos denominado “el circuito agroexportador”; con una infraestructura vial desarrollada para unir las ciudades andinas con los puertos ubicados en el estado Zulia, particularmente el de Maracaibo; tiene su momento de mayor crisis con el *crack* de 1929, que afecta a la economía venezolana agrícola mas no petrolera, efectos hasta ahora tomados en consideración por la historiografía venezolana sólo desde el punto de vista económico. Lo cierto

es que a partir de ese momento, es, si se quiere, el punto de ruptura definitivo entre las intensas actividades realizadas por las casas comerciales extranjeras, quienes ven cada vez mermado el espacio que ocupaban antes del *boom petrolero*.

En vista de que el paisaje es la expresión de la acción de los hombres en el espacio, los testimonios dejados por viajeros se convierten en fuentes de vital importancia para la reconstrucción de los paisajes petroleros. Es de fundamental importancia destacar la voz de dos de ellos, Julia Bornhorst y Wilhelm Georgi, ambos alemanes, quienes viven desde cerca las transformaciones económicas y paisajísticas que sufrió el estado Zulia.

Junto a Julia Bornhorst, vivimos las experiencias de una mirada femenina que, con sus *acuarelas y relatos*, nos permitieron adentrarnos a la dinámica interna de las casas comerciales alemanas. Con ella, vivimos en el Hato Hamburgo, ubicado en el suburbio El Milagro, y nos trasladamos de vez en cuando al centro de la ciudad. Desde los microespacios de su casa pudimos observar los efectos de la extracción petrolera sobre el lago de Maracaibo al producirse los derrames de petróleo y los incendios de las torres petroleras —las cuales, en un principio, eran construcciones de madera—, incendios además generados por el poco o nulo desarrollo de un plan de seguridad por parte del Estado o de las transnacionales.

Con Julia Bornhorst descubrimos, además, cómo era la situación en la que se encontraban las vías de comunicación, en el momento en que el automóvil es incorporado como medio de transporte, situación que progresivamente fue disminuyendo los espacios del ferrocarril para abrirle el paso a la construcción de carreteras y a la consolidación de una nueva infraestructura vial muy relacionada con el petróleo.

Wilhelm Georgi es otro viajero excepcional. Con él nos adentramos en el mundo laboral de una de las casas comerciales alemanas de mayor importancia, la Breuer Möller & Co. Sucs. A través de su palabra, pudimos desarrollar temas como el proceso migratorio interno y externo desarrollado por quienes veían en algunas áreas específicas del territorio nacional las condiciones de mejorar sus medios de vida. Adicionalmente, Georgi nos ofreció las nuevas circunstancias econó-

micas, a las cuales la mayor parte de la población debió enfrentarse producto de la explotación petrolera. A través de él pudimos observar los campos productores de café en desolación, cuyo punto culminante fue el año de 1929, en donde las ventas de las casas comerciales a los productores disminuyeron de una manera vertiginosa.

Con Georgi viajamos a las ciudades andinas y conocimos las dificultades de los medios de transporte, con el paulatino proceso de incorporación al uso del automóvil que convivió durante un largo tiempo con el uso de los caminos de recuas, el ferrocarril y los medios de transporte fluviales. Con la construcción de las carreteras centrales y la progresiva disolución del circuito agroexportador, se hace hasta cierto punto masivo el uso del automóvil, aunque pasarán algunas décadas antes de desplazar totalmente el uso del ferrocarril y que su uso se hiciera masivo.

Como se ha visto, la conformación de los paisajes petroleros en el estado Zulia, no pasó desapercibida a la mirada atenta de nuestros dos viajeros alemanes. Al contrario, fue en alguna medida a través de sus testimonios que pudimos ubicar estas trasformaciones. En este sentido, queda todavía por retomar las fuentes dejadas por los viajeros en su justa dimensión para reconstruir temas de la historia venezolana del siglo xx.

FUENTES

Fuentes primarias impresas

Libros de viajes y memorias

Bornhorst, Julia (1993). *Acuarelas y relatos (Venezuela 1923-1941)*. Caracas: Oscar Todtmann Editores.

Georgi, Wilhelm (1986). *Pequeñas y grandes aventuras de un alemán en Venezuela 1926-1930*. Caracas: Editorial Arte.

Gerstl, Otto (1977). *Memorias e historias*. Caracas: Ediciones de la Fundación John Boulton, segunda edición.

Publicaciones oficiales

Gaceta Oficial de Venezuela, Julio 1928.

Memoria y cuenta del Ministerio de Fomento, 1920-1940.

Memoria y Cuenta del Ministerio de Obras Públicas, 1920-1940.

Fuentes hemerográficas

- Comentarios*, Maracaibo, 1927-1928.
El Avisador, Maracaibo, 1921-1922.
El Granito, Santa Rita, 1933-1935.
El País, Maracaibo, 1929-1932.
El siglo, Maracaibo, 1911-1928.
Excelsior, Maracaibo, 1926, 1929, 1931, 1933.
Idea. Semanario de interés general, Altagracia, 1928-1931.
Patria i Ciudad, Maracaibo, 1919, 1923, 1926.
Panorama, Maracaibo, 1930-1940.
Revista Mercantil, Maracaibo, 1922-1927.
Revista El Farol, 1940.

Fuentes secundarias

Libros

- Ardao, Alicia (1984). *El café y las ciudades en los andes venezolanos (1870-1930)*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, pp. 309.
- Aguilar Ramos, Eustaquio (1981). *La comercialización del café en Venezuela. Caso Distrito Junín-Estado Táchira*. Curso de Postgrado en Desarrollo Rural, Maracay, UCV, pp. 189.
- Banko, Catalina (2001). *Régimen medinista e intervencionismo económico*. Caracas: Departamento de Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, UCV, pp. 183.
- Bautista, Federico (1961). *Historia de la industria petrolera en Venezuela*. Caracas: Creole Petroleum Corporation, pp. 46.

- Barberii, Efraín E. (2002). “La Industria Venezolana de los Hidrocarburos en el siglo XX”. En: Varios. *Testimonios de una realidad petrolera*. Caracas: BCV, Banco Occidental de Descuentos y Fundación Venezuela en positiva, pp. 300.
- Betancourt, Rómulo (2001). *Venezuela, política y petróleo*. Caracas: Fundación Rómulo Betancourt / Monte Ávila Editores Latinoamericana, 2da. Edición, pp. 885.
- Caballero, Manuel (1995). *Gómez, el tirano liberal*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana, pp. 383.
- _____ (2002). (Prólogo). “Cuatro notas sobre la historia venezolana en el siglo del petróleo”. En: Varios. *Testimonios de una realidad petrolera*. Caracas, BCV, Banco Occidental de Descuentos y Fundación Venezuela en positiva, pp. 300.
- Calzadilla, Pedro (1989). *Desde las bajas tierras tropicales hasta las nieves perpetuas (El testimonio de viaje de Anton Goering como fuente histórica 1866-1874)*. Trabajo especial de grado para optar al título de Licenciado en Historia, Universidad Central de Venezuela, Caracas, octubre.
- Cardozo Galué, Germán (1998). *Historia zuliana (economía, política y vida intelectual en el siglo XIX)*. Maracaibo: Editorial de la Universidad del Zulia, pp. 275.
- _____ (1991). *Maracaibo y su región histórica (El circuito agroexportador. 1830-1860)*. Maracaibo: Editorial de la Universidad del Zulia, Colección Centenario de la LUZ, pp. 313.
- Cordero Velásquez, Luis (1990). *La Venezuela del viejo ferrocarril*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, pp. 289.

Cunill Grau, Pedro (2004). *Biodiversidad y recursos naturales venezolanos para la sensibilidad euroamericana. Sus paisajes geohistóricos (Siglos XV-XIX)*. (Discurso de Incorporación como Individuo de Número de la Academia Nacional de la Historia). Caracas: Academia Nacional de la Historia.

_____ (1987). *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 3 ts.

_____ (1981). *La diversidad territorial base del desarrollo venezolano*. Caracas: Cuadernos Lagoven.

Chene D. Andrés de (s/f). *La transformación de comunidades petroleras (proceso de integración de campamentos petroleros a ciudades vecinas)*. Caracas: Una publicación del Escritorio Andrés De Chene/Rofolit C.A.

Delgado, Luis, Hugo Marín Márquez y Alicia Aritz de Parra (1992). *El Zulia (Su espacio geográfico)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, Universidad del Zulia, Gobernación del Estado Zulia, Banco de Maracaibo, pp. 479.

Diccionario de Historia de Venezuela (1997). Caracas: Fundación Polar, 2da. edición, 4 tomos.

Dorronsoro, Josune (1981). *Significación histórica de la fotografía*. Caracas: Equinoccio Editorial de la Universidad Simón Bolívar, pp. 139.

Faraco, Francisco (1974). (Prólogo). *Petróleo en Venezuela desde 1878*. Caracas: Ediciones Centauro, José Agustín Catalá, pp. 103.

González, Godofredo (1987). *La revolución de los barrozos*. Caracas: Ediciones Centauro, pp. 276

- Harwich Vallenilla, Nikita (Coord.). (1992). *Inversiones extranjeras en Venezuela. Siglo XIX*. Caracas: Academia Nacional de Ciencias Económicas, 2 ts.
- Herrera, Bernardino (2001). *La expansión telegráfica en Venezuela 1856-1936*. Caracas: Comisión de Estudios de Postgrado, Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, pp. 141.
- Hobsbawm, Eric (2003). *Historia del siglo xx*. Barcelona (España): Crítica, 6ta. edición, pp. 614.
- Lieuwen, Edwin (1964). *Petróleo en Venezuela. Una historia*. Caracas: Cruz del sur Ediciones, pp. 246.
- Malave Mata, Héctor (1962). *Petróleo y desarrollo económico de Venezuela*. Caracas: Talleres Gráficos de la Imprenta Universitaria, pp. 402.
- Martín Frechilla, Juan J. y Yolanda Texera Arenal (Comps.). (2001). *Así nos vieron (Cultura, ciencia y tecnología en Venezuela 1830-1940)*. Caracas: Universidad Central de Venezuela. Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, pp. 397.
- _____ (Comps.). (2005). *Petróleo nuestro y ajeno (la ilusión de la modernidad)*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, Universidad Central de Venezuela, pp. 496.
- Martínez, Aníbal R. (1986). *Cronología del petróleo venezolano*. Caracas: Ediciones del Centro de Información y Adiestramiento Petrolero y Petroquímico, pp. 367.
- _____ (1973). *Historia petrolera venezolana en 20 jornadas*. Caracas: Edreca Editores, pp. 237

- Matos Romero, Manuel (1975). *Mene de Mauroa (apuntes para la historia de la fundación de un pueblo que nació bajo el signo del petróleo, convertido hoy en agropecuario)*. Maracaibo: Tipografía Unión, pp. 82.
- Medina, Carlos (1991). *Historia - Cabimas (origen, fundación, y prospectiva de un centro poblacional)*. Zulia-Cabimas, pp. 105.
- Melo, Francisco (2000). *Evolución del paisaje petrolero en el estado Anzoátegui 1937-1966*. Trabajo especial de grado para optar al título de Licenciado en Historia, Caracas, pp. 535.
- Monteverde, Melania (2002). *Retrato de la Venezuela gomecista, de la pluma de una viajera inglesa (traducción del libro: Lady Dorothy Mills, The country of the Orinoco. London, Hutchinson & Co. (Publisher) Ltd, 1931)*. Trabajo especial de grado para optar al título de Licenciada en Historia, Caracas, pp. 171.
- Nagel von Jess, Kurt (1969). *Algunas familias maracaiberas*. Maracaibo: Ediciones del Cuatricentenario de Maracaibo, Facultad de Humanidades de la Universidad del Zulia, pp. 504.
- Olivar, Norberto José y María Mercedes Rodríguez (1997). *Los teléfonos y la luz eléctrica en Maracaibo. (Fuentes para su estudio, 1888-1890)*. Maracaibo: Secretaría Regional de Educación del Estado Zulia / Centro Zuliano de Investigación Documental (CEZID).
- Paredes Huggins, Nelson (1984). *Vialidad y comercio en el occidente venezolano (principios del siglo XX)*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos, pp. 206.
- Pérez, Carmen Amanda (1988). *Maracaibo y la región andina 1924 - 1935. Encrucijada histórica*. Maracaibo: Centro de Estudios Históricos, Facultad de Humanidades y Educación, Universidad del Zulia, Corpozulia, pp. 170.

- Posani, Juan Pedro (1979). *La vivienda en Venezuela*. Caracas: Biblioteca INCE, pp. 136.
- Prieto Soto, Jesús (1975). *El chorro, gracia o maldición*. Maracaibo: Colección Del chorro a la reversión, Universidad del Zulia, Editorial Universitaria, pp. 380.
- Ríos, Josefina y Gastón Carvallo (2000). *Análisis histórico de la organización del espacio en Venezuela*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, Universidad Central de Venezuela, pp. 233.
- Rodríguez, José Ángel (2000). *Venezuela en la mirada alemana (Paisajes reales e imaginarios en Louis Glöckler, Carl Geldner, Elisabeth Gross, 1850-1856)*. Caracas: Comisión de Estudios del Postgrado y Fondo Editorial de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV / Fundación Edmundo y Hilde Schnoegass, pp. 190.
- _____ (1994). *El paisaje del riel en Trujillo (1880-1945)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, pp. 224.
- Schael, Guillermo José (1969). *Apuntes para la historia del automóvil en Venezuela*. Caracas: Gráficas Ediciones de Arte, pp. 234.
- Schael, Alfredo (Ed.). (2004). *Venezuela: 100 años en automóvil*. Caracas: Edición conmemorativa en el centenario del automóvil en Venezuela (1904-2004) / Fundación Museo del Transporte, pp. 300.
- Strauss K., Rafael (2004). *El diablo en Venezuela (certezas, comentarios, preguntas)*. Caracas: Fundación Bigott, pp. 582.
- Urdaneta Quintero, Arlene (1992). *El Zulia en el septenio de Guzmán Blanco*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos / Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico / Centro de Estudios Históricos / Facultad de Humanidades y Educación Universidad del Zulia, pp. 185.

- Valencillos, Héctor y Omar Bello (Comps.). (1990). *La economía contemporánea de Venezuela (Ensayos escogidos)*. Caracas: Ediciones del BCV, Colección cincuentenaria, 4 tomos.
- Velásquez, Roosevelt y Miriam Cabrera (1969). *La inversión petrolera en Venezuela*. Caracas: Cuaderno del Instituto de Petróleo y Minas / Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, pp. 68.
- Yepez Colmenares, Germán (1993). *Crisis y Constitución de la República de Venezuela. (1810-1870)*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Facultad de Humanidades y Educación, Cuadernos de Postgrado, N° 7.
- Zawisza, Leszek (1988). *Arquitectura y obras públicas en Venezuela. Siglo XIX*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 3 ts.

Artículos

- Abreu X., Antonio de (1999). “Vivencias de una hamburguesa en Maracaibo, 1883-1896”. En: José Ángel Rodríguez (Comp.). *Alemanes en las regiones equinocciales* (Libro en homenaje al bicentenario de la llegada de Alexander von Humboldt a Venezuela, 1799-1999). Caracas: Alfadil Ediciones / Comisión de Estudios de Postgrado de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV / Alexander Von Humboldt-Stiftung, pp. 244 -262.
- Banko, Catalina (1999). “Tensiones en las relaciones comerciales entre Venezuela y Alemania en los años 1930”. En: José Ángel Rodríguez (Comp.). *Alemanes en las regiones equinocciales* (Libro en homenaje al bicentenario de la llegada de Alexander von Humboldt a Venezuela, 1799-1999). Caracas: Alfadil Ediciones / Comisión de Estudios de Postgrado de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV / Alexander von Humboldt-Stiftung, pp. 295-316.

Calzadilla, Pedro Enrique (2000). “De cómo pueden ser criollos los discursos de los viajeros extranjeros del siglo XIX”. En: José Ángel Rodríguez (Comp.). *Visiones del oficio (historiadores venezolanos del siglo XIX)*. Caracas: Comisión de Estudios del Postgrado de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV / Academia Nacional de la Historia, pp. 565-573.

Cardozo Galué, Germán (s/f.). “Maracaibo en el siglo XIX”. *Historia para todos*. Caracas: Historiadores S.C. / Consejo Nacional de la Cultura, N° 2, p. 40.

_____ (2003). “Maracaibo: construcción de la identidad regional en el siglo XIX”. *Revista Tierra Firme*, Caracas, N° 84, año 21, vol. XXXI, pp. 483-502.

Cilento Sardi, Alfredo (2001). “Las vías de comunicación en la Venezuela de 1910-1911, a través de las rutas de Leonard Dalton, geólogo y geógrafo inglés”. En: Juan José Martín Frechilla y Yolanda Texera (Comps.) *Así nos vieron (cultura. Ciencia y tecnología en Venezuela 1830-1940)*. Caracas: Universidad Central de Venezuela. Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, pp. 101-150.

Frank, Florian (1999). “Que se haga la luz. La electrificación en Venezuela hasta 1945”. En: José Ángel Rodríguez (Comp.). *Alemanes en las regiones equinocciales* (Libro en homenaje al bicentenario de la llegada de Alexander von Humboldt a Venezuela, 1799-1999). Caracas: Alfadil Ediciones/ Comisión de Estudios de Postgrado de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV / Alexander Von Humboldt-Stiftung, pp. 244-262.

MC. Beth, Brian S. (1985). “El impacto de las compañías petroleras en el Zulia (1922-1935)”. *Tierra Firme*, Caracas: Fondo Editorial Tropykos, año 3, N° 12, vol. III, octubre-diciembre, pp. 537, 550.

Rodríguez, José Ángel (2002). “Paisajes de café y petróleo”. En: *Boletín de la Academia Nacional de La Historia*. Caracas: Ediciones de la Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, N° 337, t. LXXXV, pp. 3-21

Rolf, Walter (1992). “La crisis sobre rieles: el gran ferrocarril de Venezuela, un proyecto de inversión alemana”. En: Nikita Harwich Valleni-lla (Coord.). *Inversiones extranjeras en Venezuela. Siglo XIX*, Caracas: Academia Nacional de Ciencias Económicas, t. I, pp. 133-149.

Rinke, Stefani (1999). “La República de Weimar y Gómez: Relaciones alemanas con Venezuela, 1918-1933”. En: José Ángel Rodríguez (Comp.). *Alemanes en las regiones equinociales* (Libro en homenaje al bicentenario de la llegada de Alexander von Humboldt a Venezuela, 1799-1999). Caracas, Alfadil Ediciones/ Comisión de Estudios de Postgrado de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV / Alexander von Humboldt - Stiftung, pp. 317-335.

Páginas webs consultadas

Álvarez, Alexandra (2000). *Las memorias de Julia Bornborst*. Ponencia presentada en el II Coloquio Venezolano - Alemán de Lingüística, Mérida 21-23 de septiembre de 1999. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, pp. 227-240. Disponible en: www.linguistichispanica.org/aam/alvarez_10.htm - 57k. 10/01/05

<http://www.venezolano.web.ve/index.php?serendipity%5Baction%5D=search&serendipity%5BsearchTerm%5D=maracaibo> 10/01/05

<http://orbita.starmedia.com/~venezuela10/petroleo.html>10/01/05

<http://sitiodelzulia.ve.tripod.com/Col.htm>03/04/06

<http://www.fpolar.org.ve>

Los paisajes petroleros del Zulia expresan la materialización de los cambios que se producen en la estructura económica venezolana, al pasar en un breve lapso de agraria a petrolera, subrayando simultáneamente el cambio generado en la relación existente entre los seres humanos y el espacio geográfico a través del tiempo, tal como es considerada por la Geografía Histórica.

La investigación, enfocada hacia el análisis de los paisajes petroleros en el estado Zulia, se encuentra dividida en tres partes. En la primera se presenta el circuito agroexportador, en referencia a la formación de las intensas redes comerciales entre el café andino y los puertos del estado Zulia.

En la segunda parte se describe la percepción espacial de Julia Bornhorst, a través de sus memorias: *Acuarelas y relatos (Venezuela 1923–1941)*, en las que se muestra el Maracaibo cafetalero en pleno proceso de transformación económica y paisajística.

En el tercer capítulo se destacan las experiencias de Wilhelm Georgi, rescatadas en la obra *Pequeñas y grandes aventuras de un alemán en Venezuela (1926–1930)*, a través de cuyo testimonio se observa la dinámica interna de las casas comerciales y la relación entre los productores de café y los comerciantes viajeros, bajo la creciente influencia del petróleo en la economía nacional, ofreciéndose como una excelente ventana de análisis geohistórico.

Lorena Puerta Bautista es Licenciada en Historia egresada de la Universidad Central de Venezuela (UCV). Se desempeña como docente de la Cátedra Geografía Histórica en la Escuela de Historia de la UCV, y es cursante del Doctorado en Ciencias Sociales en la misma institución.



Gobierno Bolivariano
de Venezuela

Ministerio del Poder Popular
para la Cultura

