

Los paisajes petroleros del Zulia en la mirada alemana (1920 – 1940)

Lorena Puerta Bautista
Universidad Central de Venezuela

RESUMEN

La investigación 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 paisajísticas, tomando en consideración el cambio de estructura económica de agraria a petrolera, a través de la percepción de una viajera alemana, Julia Bornhorst, desde 1923 hasta 1941.

PALABRAS CLAVE

Venezuela Siglo XX, Maracaibo, paisajes petroleros, viajeras alemanas.

ABSTRACT

The focus of this study is the reconstruction of oil topography in Zulia state and seeks to gauge how oil exploitation affected the landscape's advances and retrogressions. Using the observations of a German traveler, Julia Bornhorst, who was in the country from 1923 to 1941, economic changes are taken into consideration as the agrarian structure gives way to one based on oil.

KEYWORDS

20th century Venezuela, Maracaibo, oil topography, German traveler

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.

El artículo, entonces, está orientado 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 paisajísticas a través de la percepción de una viajera alemana, Julia Bornhorst, desde 1923 hasta 1941.

En este orden de ideas hemos dividido el trabajo en dos partes. En la primera 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, Altagracia, 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.

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. Adicionalmente, el testimonio dejado por nuestra viajera 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 a penas se estaba comenzando con la construcción de las carreteras centrales para unir el territorio.

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 del Lago de Maracaibo, así como la infraestructura vial que responde en gran parte a los intereses de las transnacionales.

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

Para complementar la información proporcionada por nuestra viajera, 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, fueron también de ayuda los estudios realizados acerca de la historia del estado Zulia.

MARACAIBO DEL CAFÉ AL PETRÓLEO

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 producción cafetalera de los Andes venezolanos es fundamental y convierte a Maracaibo en la segunda ciudad más importante de Venezuela,

1 YÉPEZ COLMENARES, 1993, pp 62 -63.

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.

En este sentido, Maracaibo forma parte de lo que Cardozo Galué 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 Altagracia, 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 norteamericanos³.

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 Maracaibo⁴.

2 CUNILL GRAU, 1981, p. 56.

3 CARDOZO GALUÉ, 1998, p. 119.

4 CARDOZO GALUÉ, 1991, p. 49.

El impulso dado por la explotación de café a la economía no se evidencia directamente en la región andina. Según Alicia Ardao, 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, que de esta manera se convierte 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.

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.

Existió, además, un importante incremento en los capitales exportados en el año económico de 1859 – 1860, debido a una mayor 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 Cía.', 'Blohm Mecklemburg y Cía.', 'Schön Wilson y Cía.' y 'Riedel Bornhorst y Cía.', en este mismo orden de mayor a menor en importancia, exportan el 77% del café que sale por el puerto de Maracaibo⁵.

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.

5 CARDOZO GALUÉ, pp. 26 - 27.

Por lo que 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.

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 del Ferrocarril de la Ceiba, el Ferrocarril de Santa Bárbara – El Vigía y El Ferrocarril del Táchira.

La construcción de vías de comunicación, específicamente los ferrocarriles, proviene de la necesidad del gobierno de Antonio Guzmán Blanco de modernizar al país. Por lo general, la inauguración de estas obras correspondió a la celebración de alguna fecha patria. 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 Háticos...⁶.

Otras vías urbanas se construyeron desde el centro de la ciudad hacía 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 Háticos, fueron tradicionalmente área de esparcimiento de la ciudad y se convirtieron en áreas suburbanas donde la mayoría de los dueños de las casas comerciales empezaron a construir sus residencias. En cuanto al desarrollo de los servicios públicos, Maracaibo, contó casi de manera simultánea con el servicio de luz eléctrica y teléfono en el año de 1888.

No cabía duda alguna: la ciudad de Maracaibo creció con la dinámica del circuito agroexportador. 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, periodo gubernamental en el que además

6 CORDERO VELÁSQUEZ, 1990, p. 249.

hubo un incremento de la presencia extranjera que obedece en parte a una reestructuración del sistema económico venezolano. Se trataba de responder 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..."⁷.

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 consumo⁸.

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 momento⁹. 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.

7 HARWICH VALLENILLA, 1992, p. 5.

8 ALICIA ARDAO, 1984, p. 86.

9 CARDOZO GALUÉ, 1998, p. 20.

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, no obstante, en el transcurso del siglo XIX al XX la economía venezolana 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 son 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 a abarcar el 90,1% de las exportaciones venezolanas¹⁰.

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.

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 por

10 CATALINA BANKO, 2001, p. 26.

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 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..."¹¹.

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 de 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 recuperación¹². Estas circunstancias repercutieron en la caída de los salarios y por lo tanto en la reducción de

11 BANKO, 2001, p. 28.

12 RÍFOS y CARVALLO, 2000, p. 114.

la oferta de trabajo, así mismo 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.

Es decir, la economía venezolana no se ve afectada por los sucesos del 1929 por que 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...¹³.

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..."¹⁴.

13 PÉREZ, 1988, pp. 59 - 60.

14 RODRÍGUEZ, 2002, p 14.

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 I 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 solo para cubrir necesidades humanas sino para poner en funcionamiento una serie de maquinarias bélicas.

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..."¹⁵. 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 van 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.

Con la llegada del petróleo, el estado Zulia cambia su fisonomía, específicamente en la costa oriental del lago 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, Altagracia, Bachaqueros, Ciudad Ojeda, Tía Juana es la evidencia más notable de la incorporación de nuevos elementos paisajísticos característicos de los paisajes petroleros en Maracaibo. Acerca de todos estos cambios nos habla Julia Bornhorst a través de sus memorias.

15 MARTÍN FRECHILLA y TEXERA, 2005, p. 23.

MARACAIBO EN LA MIRADA DE JULIA BORNHORST



Retrato de Julia Bornhorst¹⁶

La llegada de Julia Bornhorst coincide con el periodo 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, se debe al desarrollo de las firmas comerciales en el sistema económico venezolano. Los alemanes no solo 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 I 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 inician su viaje desde Alemania hasta Maracaibo, que comenzó a mediados de diciembre de 1922, cuando tomaron un tren hasta Ámsterdam para embarcarse en "Stuyvesand", un barco de

¹⁶ BORNHORST, 1993, p. 9.

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 del 30 de junio de 1924*, era propiedad de la Curaçao Trading Company (agentes en Maracaibo de la Compañía Naviera Real Holandesa de Vapores).

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 menor calado, que les permitiese pasar la barra de Maracaibo, para ello se encontraban

...Los vapores “Baralt” y “Brion” 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 ‘Brion’, así como el ‘Astrea’, ‘Flora’, ‘Carna’, ‘Amazona’ y ‘Medea’...¹⁷.

Eran vapores de carga pero tenían comodidades para algunos pasajeros.

Julia y Carl Bornhorst tomaron el vapor “Brion”, 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,

...Carl había adquirido el terreno con la casa, tan sólo por catorce mil bolívars por que decían que estaba habitada por ‘espíritus’ construida para la defensa de los indios salvajes, de muros muy gruesos, en los que se abrían ventanas...¹⁸.

17 *Revista Mercantil*. N° 24, p. 473.

18 JULIA BORNHORST, 1993, p. 15.

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 participe desde su figura de esposa de la dinámica de las casas comerciales y la nueva actividad económica: el petróleo.

Para ello contó con la presencia de la comunidad alemana de Maracaibo, quienes crearon el Club del comercio como un espacio de reuniones fuera de las actividades comerciales, adicionalmente los alemanes 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 respetados 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..."¹⁹. 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 nacionales"²⁰. Considerando que luego del desarrollo de la I Guerra Mundial los alemanes también deseaban controlar parte de las reservas mundiales de petróleo.

De hecho, luego de concluida la I Guerra Mundial, aumenta 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..."²¹.

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 dissociada de la realidad.

19 JULIA BORNHORST, 1993, p 35.

20 LIEUWEN, 1965, p. 75.

21 RINKE, 1999, p. 326.

Por otro lado, 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. Este 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 1926. 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.

A través del diario *El Siglo*, 21 de abril de 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.

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 por que los intereses económicos no fueron canalizados en pro a un equilibrio entre las ganancias y el medio ambiente.

Esta situación es reflejada por Julia Bornhorst en las ocasiones que tomaba baños en el lago a través de la caseta de su propiedad. Ella sabía que solamente podían bañarse "...cuando soplaba 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"²². 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 transnacionales. 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 estos eran en ocasiones los detonantes para la producción de incendios, difícilmente controlados por las transnacionales. 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..."²³. 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..."²⁴.

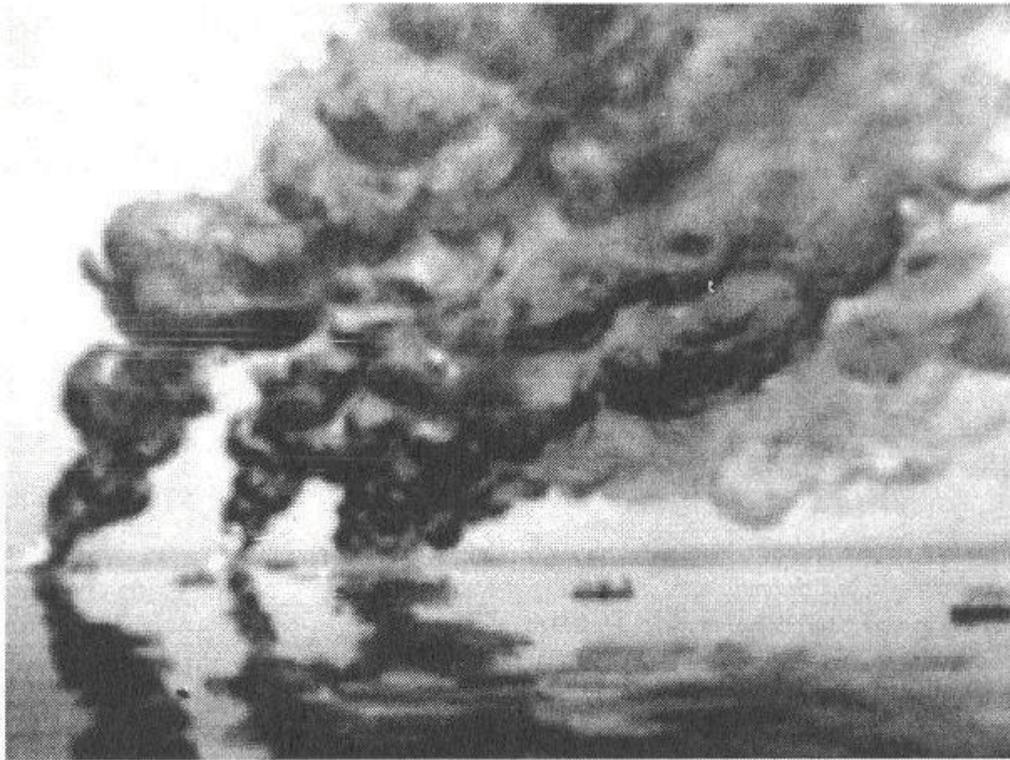
Fue sorprendente ver, según la alemana, que: "... el petróleo brotaba sin impedimentos hacia el aire, impulsado por la indescriptible fuerza subterránea. De alguna manera se incendió y las llamas subieron hasta el cielo. Inmensas nubes de humo negro cubrían por millas la atmósfera..."²⁵. Un espectáculo, sin duda alguna, escalofriante que se repetiría hasta tanto no se tomaran las medidas necesarias para evitar los derrames petroleros y con ellos la contaminación indiscriminada del lago.

22 BORNHORST, 1993, p. 40.

23 BORNHORST, 1993, p. 38.

24 BORNHORST, 1993, p. 40.

25 BORNHORST, 1993, p. 40.



Incendio de petróleo en el Lago de Maracaibo, 31 de mayo de 1935²⁶.

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.

Adicionalmente, 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 angloholandesas y norteamericanas, que se ubicaron en la zona oeste del lago de Maracaibo.

La instalación y desarrollo de estos campamentos petroleros tuvieron una importante influencia en los cambios que sufre el estado Zulia, que

26 BORNHORST, 1993, p. 66.

no solamente son rescatadas por Julia Bornhorst sino también por Lady Dorothy Mills, miembro honorable de la sociedad 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...²⁷

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..."²⁸. 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 viajeras, por motivos diferentes no dejan de ser impresionadas por la manera en que las torres de petróleo intervienen en el Lago de Maracaibo.

27 MONTEVERDE, 2002, p. 32.

28 MONTEVERDE, 2002, p. 37.

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 Matos, en 1918 este pueblo comenzó a nacer como un reducido grupo 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 después de 1928 llegó a convertirse en Distrito Mauroa. Los fundadores de Mene de Mauroa, en su mayoría provenientes de pueblos vecinos (Quisiro, San Félix, Los Puertos de Altagracia, Matícora, Casigua, Dabajuro, Capatárida, Coro, entre otros), 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 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* del 30 de julio de 1919, 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 sicalípticas, de *amoroso* transporte, a la vista de las damas y vecinas o que paseaban en el tranvía. Estos sucesos 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 de 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.

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 la 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, que ven 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 testimonio 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 Julia Bornhorst una alemana, que viven desde cerca las trasformaciones 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 trasnacionales.

La conformación de los paisajes petroleros en el estado Zulia, no pasó desapercibido a la mirada atenta de los 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.

SIGLAS Y REFERENCIAS

- ARDAO, Alicia. 1984. *El café y las ciudades en los andes venezolanos (1870 – 1930)*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia.
- BANKO, Catalina. 2001. *Régimen medinista e intervencionismo económico*. Caracas: Departamento de Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, UCV.
- BORNHORST, Julia. 1993. *Acuarelas y relatos (Venezuela 1923-1941)*. Caracas: Oscar Todtmann Editores.
- CUNILL GRAU, Pedro. 1981. *La diversidad territorial base del desarrollo venezolano*. Caracas: Cuadernos Lagoven.
- CARDOZO GALUÉ, Germán. 1991. *Maracaibo y su región histórica (El circuito agroexportador. 1830 – 1860)*. Maracaibo: Editorial de la Universidad del Zulia, Colección centenario de la LUZ.
- CARDOZO GALUÉ, Germán. 1998. *Historia zuliana (economía, política y vida intelectual en el siglo XIX)*. Maracaibo: Editorial de la Universidad del Zulia.
- CARDOZO GALUÉ, Germán, “Maracaibo en el siglo XIX”, en: *Historia Para Todos*. Caracas, Historiadores S.C. / Consejo Nacional de la Cultura, nº 2, s/f. pp. 40.
- CORDERO VELÁSQUEZ, Luis. 1990. *La Venezuela del viejo ferrocarril*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República.
- El País*, Maracaibo, 1929 – 1932
- El siglo*, Maracaibo, 1911 – 1928
- MARTÍN FRECHILLA, Juan J. y TEXERA ARENAL, Yolanda (Compiladores.). 2005. *Petróleo nuestro y ajeno (la ilusión de la modernidad)*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, Universidad Central de Venezuela.
- 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.

- 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.* Caracas: Universidad Central de Venezuela. Escuela de Historia. Trabajo especial de grado para optar al título de Licenciada en Historia.
- 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.
- Revista El Farol*, 1940.
- Revista Mercantil*, Maracaibo, 1922 – 1927.
- RINKE, Stefani. 1999. “La República de Weimar y Gómez: Relaciones alemanas con Venezuela, 1918–1933” en: José Ángel Rodríguez (Compilador). *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.
- 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.
- 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
- 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.