

Por la ruta del café

Audio, CEPEDA*

Ministerio del Poder Popular para la Cultura
audio.cepeda@gmail.com

Resumen

Dos hechos se concretaron en París en el otoño de 1886, un matrimonio entre élites francesas-venezolanas y el plan de construcción de una complicada y deficiente vía férrea por los pantanos del sur del lago, para facilitar la exportación de café y otros productos venezolanos a Europa y los EEUU, desde el puerto de Maracaibo. POR LA RUTA DEL CAFÉ, es una crónica donde la ficción se entrelaza con “verdades históricas” para narrar la génesis del tortuoso Ferrocarril del Zulia, Santa Bárbara-El Vigía (1896-1954) puente entre los andes venezolanos, el lago, el puerto de Maracaibo, Europa y EEUU. La crónica narra las dificultades y deficiencias de una vía férrea contratada para complacer vínculos familiares y compromisos comerciales, justo cuando ya los precios del café, su principal motor, estaba en decadencia en el mercado internacional. Es un relato que transcurre en diferentes países. Va y viene, el tiempo de la Venezuela agrícola exportadora del siglo XIX y principio del XX, a la Venezuela petrolera y conflictiva de hoy.

Palabras clave: Ruta cafetalera, memoria histórica, tiempo histórico: Venezuela agrícola exportadora XIX-XX.

Along the coffee route

Abstract

Two events took place in Paris in the fall of 1886, a marriage between elites French-Venezuelan women and the construction plan of a complicated and deficient railway through the swamps of the south of the lake, to facilitate the export of coffee and other Venezuelan products to Europe and the United States, from the port of Maracaibo. POR LA RUTA DEL CAFÉ, is a chronicle where fiction is intertwined with "historical truths" to narrate the genesis of the tortuous Zulia Railroad, Santa Bárbara-El Vigía (1896-1954) bridge between the Venezuelan Andes, the lake, the port from Maracaibo, Europe and the US.

*Fotógrafo, Especialista en fotografía, 2006, El Centro Nacional de Fotografía, publica su libro "Retratos de Vida". 2010 La Imprenta Regional del Ministerio de Cultura publica su libro de cuentos "La Nostalgia Heredada", 2014 la Empresa petrolera Total Oil and Gas Venezuela B.V. lo reseña en su libro "Maestros de la Fotografía en Venezuela", Primer Premio de Fotografía Pedro Villasmil, en el IV Salón de Artes Visuales LAGOVEN.

Recibido: Marzo de 2019

Aceptado: Abril de 2019

The chronicle narrates the difficulties and deficiencies of a railway contracted to please family ties and commercial commitments, just when coffee prices, its main engine, were already declining in the international market. It is a story that takes place in different countries. It comes and goes, the time of the agricultural exporting Venezuela of the 19th and early 20th centuries, to the oil and conflictive Venezuela of today.

Keywords: Coffee route, historical memory, historical time: Venezuela agricultural exporter XIX-XX.

Introducción

A Patricia y Américo

I

Un niño descalzo camina detrás de una fila de portadores que llevaban bultos de café sobre sus cabezas; van trotando desde el puerto de Maracaibo hasta los depósitos de una casa comercial alemana. El niño juega con los granos de café crudo que se escapan por los agujeros de los sacos de fibra de sisal hechos a mano y los guarda en una bolsa de cuero. Esos granos y los destinados al consumo de las familias pudientes, será el único café que se quedará en la ciudad; la gran mayoría será exportado a los mercados de Europa y Norteamérica.

A miles de kilómetros, ese sábado de noviembre de 1886, en el inmueble número 1 de la Rue Auber, París, se celebraba el compromiso matrimonial entre el duque Carlos de Morny heredero arruinado de la más rancia nobleza europea imperial de Napoleón III, con la venezolana Carlota Guzmán Ibarra. Era una reunión almuerzo con la presencia de algunos familiares del duque y un selecto grupo de familiares y amigos de los Guzmán Blanco Ibarra, recién llegados de Caracas para la ocasión. A las 12 m. los músicos interpretaron la primera estrofa del Gloria al Bravo Pueblo y un elegante mayordomo anunció en francés: “son Excellence”. Después de tal anuncio, entró al salón, adoptando una pose napoleónica el General Antonio Guzmán Blanco, padre de la novia y electo presidente de Venezuela por tercera vez; los invitados esperaban de pie. Algunos venezolanos que conocían a Guzmán desde los tiempos de la Guerra Federal, no pudieron olvidar nunca la impresión que les produjo tan pomposa y teatral presentación para una reunión familiar y comprobaron, una vez más, que el ancestro gitano-andaluz y la figurería del autonombado Ilustre Americano, no tenía límites.

Después del banquete, Guzmán y su futuro yerno, el duque de Morny, se retiraron a la privacidad del estudio biblioteca para tratar asuntos relacionados con el contrato matrimonial. Guzmán estaba al tanto de la situación patrimonial de la familia Morny y había redactado cuidadosamente el contrato, mediante el cual se establecía el sistema de separación plena o absoluta de bienes que regiría entre los futuros esposos, ajustado a convenios muy precisos, como, por ejemplo, excluir de la comunidad conyugal las deudas e hipotecas, no solamente las anteriores al matrimonio, sino las contraídas después de la boda y que pudieran gravar los bienes adquiridos, por cualquiera de los contrayentes, mediante donación o herencia.

El duque Carlos Augusto de Morny salió visiblemente impactado de la privada reunión con su futuro suegro, pero sabía que Guzmán, en su país, era un hacedor de fortunas, repartidor de prebendas, dispensador de dignidades y favores, y él, era un hombre paciente.

De regreso al salón del banquete, ya el café estaba servido y los hombres se reunían en torno a la mesa para conversar de sus negocios. Guzmán Blanco se interesaba por saber todo lo que en su país había acontecido desde su ausencia, aunque estaba informado por los canales oficiales. Henry Lord Boulton Jr. con sus abundantes patillas que le cubrían las mejillas, sus elegantes quevedos de corrección y su traje a la inglesa, le explicaba al Duque de Morny la procedencia del “Café Maracaibo” que en ese momento degustaban; explicaba que a partir de 1860, el café que era considerado una bebida exótica, se había convertido en una necesidad, desplazando al cacao como producto comercial.

Habló de los retrasos que se producían a causa del pantanoso camino real de los arrieros, entre los Andes y Puerto Zulia y del interés que tenía su Casa Comercial, asentada en Maracaibo, y otras importantes casas mercantiles criollas y extranjeras, para que se construyera una vía férrea que facilitara el traslado de los productos andinos, fundamentalmente el café que producía excelentes ganancias al ser exportado a los mercados europeos. Habló largamente del negocio del café y se preocupó por informar sobre las peripecias e incomodidades que sufrían sus agentes, para negociar las cosechas de Chiguará, Santa Cruz de Mora, Bailadores, Tovar, Zea, Piñango, Lagunillas y otras comarcas productoras. Contó con lujo de detalles los recorridos selváticos y pantanosos que sus empleados, a lomo de mula y navegando por ríos caudalosos, tenían que hacer para negociar con los productores. Algunos de estos viajes podían durar meses y desgraciado aquel a quien le tocara viajar durante la estación de las lluvias, porque todo se transformaba en ríos de barro

líquido, donde se hundían hasta la mitad del cuerpo hombres y bestias, y solo con un gran esfuerzo, lograban salir de los pantanos, caños y lodazales.

Viajan las numerosas recuas cargando el café y otras mercancías entre la maleza con sus conductores semidesnudos cubiertos de barro, animando a las bestias con sus gritos que se oyen a grandes distancias. Las mulas muchas veces morían atascadas en el lodazal y los zamuros sólo podían aprovechar el lomo y la cabeza del animal.

El duque escuchaba el relato atento y asombrado, le parecía fantástico, propio de regiones primitivas.

El banquero Manuel Antonio Matos, con ademanes un tanto afectados y mirando al General Guzmán, comentó que era necesario tomar en cuenta que ese primitivo sistema de transporte, de un producto tan codiciado en el mercado europeo como el café, encarecía su costo por encima de su valor original en las plantaciones andinas y complicaba su comercialización porque retrasaba su traslado desde las plantaciones al Puerto de Maracaibo. El atildado Matos tenía fama de hábil financista, debía su fortuna a Guzmán.

Algo habrá que hacer, dijo Guzmán Blanco pensativo y mirando a su futuro yerno, el elegante duque de Morny, que conversaba, en perfecto español, con Henry Lord Boulton Jr.

II

En el preciso momento que se llevaba a cabo esta reunión en París, Riquilda Inciarte, que ya había escuchado los gritos de los arrieros animando las mulas mientras pasaban por el caño La Maroma, empezó a preparar los establos, la casa y la cena para dar de comer a los hombres y las mulas que seguramente venían calados de barro hasta la cabeza, a pesar de que no había comenzado la época de los grandes aguaceros. El viaje desde la población de El Vigía duraba 7 jornadas (siete días). El camino real de recuas comenzaba y llegaba hasta su casa ubicada en la margen derecha del río Escalante y en la única calle de la población de Santa Bárbara del Zulia; las cargas de café se depositaban en las bodegas de Aureliano Bravo y don Feliciano Urdaneta. Cada una de las Casas Mercantiles de Maracaibo, dedicadas al negocio del café, tenía un espacio reservado en estos depósitos y cada cierto tiempo, un representante de estas casas importadoras, llegaba al pueblo navegando por el

lago y el río, para despachar la carga a Maracaibo desde donde se enviaba a los puertos europeos, principalmente al de Hamburgo.

Justo cuando llegaron los últimos arrieros del día a la casa de Riquilda Inciarte, comenzó un alboroto en las orillas del río. El alemán Otto Richter, hombre de una estatura descomunal, rojo como un camarón y con un vozarrón que hacía temblar los depósitos de café, había caído al río cuando transitaba por el improvisado puente flotante entre Santa Bárbara y San Carlos de Zulia. Otto tenía una semana en el pueblo, esperando las caravanas de arrieros que traían el café de sus empleadores en Maracaibo, la casa mercantil Breuer Möller & Co.

La única forma que había conseguido para soportar el calor, los zancudos y la humedad, era emborracharse todos los días. El ron le iba enrojeciendo aún más el rostro y al final del día el alcohol le producía un lamentable estado melancólico, su lengua se complicaba cada vez más y su paso se hacía vacilante. Por fortuna, para él, siempre habían buenos nadadores a orillas del río y fue necesario la participación de diez musculosos estibadores, más los aparejos y cabos de un vapor anclado en el malecón, para rescatarlo antes de que su enorme cuerpo se tragara toda el agua del Escalante, las embarcaciones quedaran varadas en el malecón y los peces saltando en el cauce seco del río. Cuando los muchachos de la calle La Marina empezaron a gritar ¡se murió el musiú!, ¡se murió el alemán! y Bertila Morillo venía con el espejito para comprobar si la respiración seguía, Ottoo se levantó de un salto y corrió gritando ¡Oh herr, mein Gott!. ¡mierda!. El río había lavado su rostro y estaba blanco como un papel. Al día siguiente, zarpó con la carga de café en el vapor El Progreso. Nunca más regresó al pueblo.

En esa época Santa Bárbara de Zulia contaba con 221 vecinos, 23 casas, todas de un solo piso, de bahareque y con techos de palma. Distaba del lago 70 kilómetros navegando por el Escalante. Era un puerto importante por donde salían los productos de los Andes y se recibían las mercancías manufacturadas que llegaban del Puerto de Maracaibo. En esa época ya había pasado por el pueblo, rumbo a los Andes por el camino real de recuas, el naturalista y dibujante alemán Anton Goering, quien dejó un interesante texto sobre este recorrido y algunos dibujos del paisaje selvático del Sur del Lago.

III

Otto Richter había pasado todo el día en el Café Grenoble de la Avenue Gabriel de París. Después del chapuzón en el Río Escalante, había acelerado el regreso a su patria

planificado desde hace algún tiempo, con los ahorros de doce años de trabajo en la empresa mercantil Breuer Möller & Co. de Maracaibo. Aprovechando las relaciones y el conocimiento adquirido en el mercado del café, había decidido emprender un negocio de comercialización de éste producto junto con unos familiares, en el Puerto de Hamburgo. Estaba pasando unas cortas vacaciones en París, una ciudad que siempre quiso conocer; había hecho el viaje Maracaibo-Curacao-New York-París, en vapores de la compañía naviera Red D Line. Un poco antes del mediodía, cuando se disponía a pagar la cuenta, un grupo de personas hablando español ocuparon la mesa contigua; por el acento supo que eran venezolanos, hablaban a todo pulmón de la boda de la hija de un jerarca de su país, con un francés de la nobleza napoleónica.

Tenía dos días en París y pensó que Venezuela, ese país polvoriento y a la vez pantanoso, lo perseguía. Al llegar a su hotel, consultó la prensa, los periódicos anunciaban la boda del duque de Morny con la Señorita Carlota Guzmán Blanco, hija del presidente reelecto de Venezuela, General Antonio Guzmán Blanco. Al final de la nota se comentaba que la fortuna de Guzmán Blanco era considerable y también mencionaba una concesión para construir un ferrocarril entre la regiones del estado Zulia y Mérida, otorgada al duque Carlos Augusto Morny, yerno de Guzmán Blanco y que éste había traspasado a Compagnie Française de Chemins de Fer Vènézuéliens. Otto Richter, que durante su estadía en Maracaibo había tenido relaciones con las empresas exportadoras de productos agrícolas, fundamentalmente café, estaba al tanto de la necesidad de una vía férrea en este trayecto infernal de agua y lodo que complicaba el comercio agrícola. Esa noche soñó que regresaba a Santa Bárbara del Zulia conduciendo una gigantesca locomotora con vagones repletos de arrieros cantando a todo pulmón y mulas cargadas con sacos de café, los rieles llegaban hasta el Escalante y se hundían entre sus aguas; despertó sudando a chorros en un París invernal.

Por un momento pensó que debería buscar la Empresa Francesa de Ferrocarriles para ofrecerle sus servicios, argumentando su experiencia en la zona donde se construiría la línea férrea; durante el desayuno descartó la idea y esa misma tarde se embarcó para Hamburgo vía Le Havre. En 1889, Otto Richter murió durante una epidemia de cólera en Hamburgo y fue incinerado junto con miles de víctimas de la peste. Ese mismo año, las estatuas de Guzmán Blanco, en Caracas, fueron derrumbadas por el pueblo enardecido. La noticia de la muerte del alemán llegó varios meses después a Maracaibo, donde todavía conservaba amistades y era conocido como el Alemán. A pesar de que la colonia alemana en Maracaibo era numerosa, el único de sus integrantes conocido por su gentilicio era Otto Richter. El Alemán era recordado en el Puerto de Maracaibo por su descomunal fuerza física, su vasto abdomen, su carácter

extrovertido, su locuacidad y la potencia de su voz gutural que hacía huir a las palomas y buchones, y que se alzaba por encima del griterío de los estibadores y buhoneros del puerto.

IV

Un niño recogiendo granos de café crudo de la calle de tierra, fue lo primero que vio el francés Jean Francois Regent, Ingeniero de ferrocarriles, al desembarcar del vapor que lo trajo a Maracaibo después del largo viaje.

Regent había llegado la noche anterior en el vapor Bermuda desde Curazao y se hospedó en el Hotel Italia, cerca de la bahía. Esa noche tuvo un sueño intranquilo y antes de salir el sol, el griterío y los golpes de las lavanderas en el lago, llegaron hasta su habitación y acabaron con su sueño matinal; no le quedó más remedio que salir muy temprano a conocer el Puerto y la ciudad donde llegó después del agitado viaje desde su país natal. Había sido contratado por la Compañía Francesa de Ferrocarriles Venezuela, para supervisar la construcción de una vía férrea desde el Puerto de Santa Bárbara del Zulia, hasta la población de El Vigía, estado Mérida.

En el Puerto de Maracaibo pasó tres meses esperando el primer envío de herramientas y materiales desde Francia, contratando una draga, una embarcación, haciendo trámites oficiales y reclutando personal para la empresa. La Casa exportadora H.L. Boulton Jr & Co., previa comunicación que traía en su cartera, le había facilitado un espacio de oficina en su local de la Calle del Comercio, donde empezó su trabajo. Las lavanderas lo habían acostumbrado a madrugar y caminaba todas las mañanas por el puerto maravillado por la gran exhibición de productos agrícolas del interior que llegaban en vapores, barcasas y bongos: piñas, plátanos, yuca, naranjas, limones, guayabas, mangos, frutas exóticas, hortalizas, cacao, café, animales vivos y beneficiados, todo rodeado de un enjambre de moscas que atormentaban al visitante. Pero sobre todo, llegaban en las embarcaciones, sacos de café y cacao destinados al comercio internacional. Había saboreado ese café en su país donde era conocido como “Café Maracaibo” y el cacao de la región era considerado el mejor del mundo.

En el confuso griterío del mercado se movían los representantes de las razas y tipos más opuestos del género humano: zambos, mulatos, negros, indios y blancos. En una de sus caminatas encontró a un hombre que anunciaba “la suerte del periquito”; se trababa de una pequeña jaula con una gaveta llena de papeles manuscritos y bien ordenados que el ave tomaba y ofrecía al cliente después que éste depositara una moneda en una pequeña caja de madera; su curiosidad le obligó a someterse a

esa suerte de adivinación y el periquito le entregó, en sus manos, un trozo de papel donde le aconsejaba cuidarse del contagio de graves enfermedades, al tiempo que un indígena ofrecía a gritos vermífugos para curar enfermedades desconocidas en su país y mostraba frascos con lombrices de diferentes tamaños y colores, botellas de ron de culebra para sanar fracturas de huesos y olorosas resinas de árboles medicinales. Los extranjeros representantes de las casas de comercio, con sombreros y trajes blancos, supervisaban las mercancías que llegaban desde el interior del estado, los Andes y Colombia.

Tres meses después de su arribo al Puerto de Maracaibo, una tarde lluviosa, Jean Francois Regent zarpó para Santa Bárbara del Zulia. La lluvia los acompañó toda la noche hasta convertirse, poco antes del amanecer, en un torrencial aguacero con descargas eléctricas como sólo pueden verse en el trópico; cuando estas cesaron, avistaron, hacia el oeste, los destellos del “Faro de Maracaibo” y al salir el sol, Jean Francois Regent, observó el gran Lago de Maracaibo, enorme y quieto como un espejo. Hacia el oeste, en dirección al incesante relámpago, la Sierra de Perijá y al este la Cordillera Andina. Antes del mediodía llegaron a la desembocadura del Escalante, en ese punto dejaron la draga y después de sondar la barra, navegaron por un río de aguas turbias y mansa corriente, rodeado por una naturaleza fértil; en sus orillas se levantaba una vegetación exuberante y magnífica, entretejida y trabada de bejucos, con grandes árboles que cubrían con su sombra enormes espacios; los más bellos árboles europeos no eran más que raquíuticos arbustos al lado de éstos gigantes de la naturaleza tropical.

Era un paisaje habitado por una fauna que se dejaba ver y se hacía sentir: caimanes, pájaros, loros, guacamayos adornando el cielo con pinceladas de colores, insectos voladores y rastros, serpientes que se descolgaban de los árboles; graznidos, silbidos y el bramar de los monos araguatos que perseguían a la embarcación escondidos entre los árboles. Cuando el vapor se detenía a causa de algún obstáculo, nubes de mosquitos emboscados en la orilla del río, atacaban sin dar tregua. El aguacero que se desató hizo callar la fauna y navegaron entre plantas acuáticas los últimos setenta kilómetros del viaje; Jean Francois sintió que viajaba por un mundo primitivo y desconocido a pesar de su breve estadía en Panamá y la lectura de las crónicas de viaje de Alexander von Humboldt y Anton Göering. Cuando llegaron a Puerto Zulia, seguía lloviendo, pero la actividad en el puerto no cesaba; el calor le golpeo el rostro y se sintió flotando en el vapor de una olla hirviendo donde se cocinaban frutos de múltiples olores y sabores. Por la tarde vio los últimos arrieros del día llegando desde El Vigía hasta la casa de Riquilda Inciarte. Con una sola mirada recorrió aquel caserío de una sola calle y se hospedó en la pensión de Bertila Morillo donde cenó. Pasó la noche debajo del mosquitero, dormitando y recordando su breve pasantía en la construcción del Canal

de Panamá, donde los mosquitos, la malaria y la falta de inversión hicieron que los franceses abandonaran el proyecto.

V

Después de un mes de trabajo, la draga había dejado la desembocadura del río Escalante en condiciones de navegabilidad. Todo ese tiempo lo empleó Jean Francois Regent, en crear las condiciones para la instalación de la Compañía en el pueblo, y para viajar dos veces por semana a supervisar el dragado. Una vez creadas las condiciones de navegación, el vapor Santa Bárbara, propiedad de la compañía, comenzó a transportar desde Maracaibo, los equipos y materiales para el tendido de la vía férrea, que llegaban desde Francia. El propio Regent encabezó una expedición para hacer un levantamiento topográfico, trazar la línea y determinar los espacios donde se fijarían las cinco estaciones en el primer tramo del recorrido de 60 kilómetros hasta El Vigía.

Para esta expedición contrató una caravana de arrieros con sus mulas para cargar los equipos y provisiones, una cuadrilla de macheteros, personal de servicio y un topógrafo con su ayudante. Tardaron diez días en llegar a El Vigía y cubrir el primer tramo de la vía, que según el contrato, terminaba en la ciudad de Mérida. En la vía consiguieron algunos campesinos con sus familias, habitando los espacios donde terminaba cada jornada de arrieros; en estos espacios se habían formado pequeños conucos plataneros, de caña de azúcar y maíz y en algunos se exprimía el jugo de la caña con trapiches de bueyes y se fabricaba papelón.

En este primer recorrido se pudo verificar la inestabilidad y dificultad del terreno debido a las constantes inundaciones de los ríos, fundamentalmente el Chama, que en cada crecida anegaba gran parte del recorrido de la futura vía. Regent recomendó a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Venezuela, la canalización del río Chama y el levantamiento de diques, consciente de que esto retrasaría la construcción del ferrocarril pero argumentando la seguridad de la misma y su mantenimiento. Esta recomendación no fue tomada en cuenta debido a la urgencia que el Estado Venezolano tenía por inaugurar la vía férrea, la Empresa Francesa por terminarla y la presión de los comerciantes exportadores e importadores junto con los caficultores de las tierras andinas.

Después de este informe, los trabajos se detuvieron hasta que la empresa y el gobierno discutieran un nuevo contrato, donde se estipulaba que la vía cubriría solamente el recorrido de 60 kilómetros entre Santa Bárbara del Zulia y El Vigía, y no hasta la ciudad de Mérida como inicialmente se había establecido en la contratación

con el duque de Morny en París. Además fue eliminado el monopolio de la navegación por el río Escalante hasta los puertos del lago, por considerar que este afectaba los intereses de la nación y el de las grandes casas comerciales asentadas en el Puerto de Maracaibo. Cuando el duque de Morny negoció el contrato de la construcción de ferrocarril con la compañía francesa, ya se había acordado esta modificación. Guzmán ya había abandonado el país para residenciarse en París hasta su muerte.

Cuando se reanudaron los trabajos y se empezó el tendido de los rieles, se despertó una época de bonanza en la región, sobre todo en Santa Bárbara y San Carlos del Zulia, sede de la compañía. La gente que trabajaba en la construcción del ferrocarril ganaba salarios nunca vistos en la comarca, las morocotas y libras esterlinas corrieron por el pueblo, muchos se enriquecieron con la venta de casas y terrenos para la instalación de talleres, pensiones, comedores, oficinas de personal y depósitos de materiales. Cuando los franceses se fueron y el ferrocarril estuvo listo, desapareció gran parte de estas riquezas que habían sido dilapidadas en mabiles, bailes, ruleta y ron.

VI

Jean Francois Regent era un hombre alto, de pocas carnes, desgarbado y de una fortaleza física que no se correspondía con su imagen, hablaba un perfecto español arrastrando las erres. En el Puerto de Santa Bárbara decían que le agregaba más erres de las que tenía la palabra ferrocarril. Había nacido en Pas-de-Calais en el seno de una familia burguesa y católica; en la Universidad de París se había contagiado del ateísmo y la sensibilidad social, leyendo las novelas de Émile Zola. De niño había leído las crónicas de los franceses exploradores, sobre todo, las de Francois Depons, quien vivió tres años en Caracas durante la primera década del siglo XIX y había realizado importantes exploraciones en Venezuela. A pesar de haber hecho una carrera técnica, conocía los poetas franceses y había leído toda la obra de Julio Verne, era pues, un apasionado de las historias de aventuras y viajes. Podía considerarse un francés culto de su época. A Santa Bárbara llegó con varios volúmenes de escritores europeos que se quedaron en su cuarto de pensión, cuando enfermó de paludismo y dejó instrucciones para que se los enviaran a la dirección de H.L. Boulton Jr & Co. en Maracaibo.

Después de un año hospedado en la pensión de Bertila Morillo, frente al puerto de Santa Bárbara del Zulia, sabía de memoria el ritmo del malecón. Desde su cama, en las madrugadas, percibía el fragor de las piraguas, vapores, bongos y canoas saliendo o llegando a Santa Bárbara y por el sonido al desplazarse, sabía si zarpaban río arriba o río abajo rumbo a Maracaibo. Conocía el grito de cada patrón, y por sus voces sabía

el nombre de cada piragua anclada en el malecón; por los gritos de los estibadores, conocía que producto se estaba cargando o descargando. Este era un ejercicio de memoria que practicaba todas las madrugadas antes de bajarse de la cama, desayunar y salir a dar su paseo matutino por el puerto para enterarse de las noticias de Maracaibo y supervisar la construcción del nuevo malecón de hormigón.

Hizo amistad con Teófilo Gómez, nativo de Puerto Real, hombre emprendedor e inteligente con quien recorrió los caseríos y montes cercanos, y con quien hizo una amistad franca y transparente. Le había llamado la atención este hombre fuerte y moreno que había sobrevivido a tres accidentes mortales en la línea del ferrocarril, Regent le llamaba Bonne mort. Un día Teófilo le preguntó el significado de tan extraño apodo y Regent le aclaró que el Buenamuerte era un personaje de la novela *Germinal* de Zola el cual había sobrevivido a tres accidentes en una mina.

Con Teófilo le dio rienda suelta a su espíritu explorador y llegó a internarse por caminos de serpientes hasta el puerto de Encontrado para conocer la estación del Gran Ferrocarril del Táchira y recorrer el río Catatumbo en una canoa de Ceiba hasta desembocar en el lago. Para esos días Teófilo Gómez planificaba una excursión a la Sierra de Perijá, por las riberas del río Tarra y a un sitio que otros exploradores bautizaron como la Puerta del Infierno, de donde brotaba un aceite negro de olor penetrante que salía de la tierra en grandes chorros y explosiones. Regent conversó varias veces con su amigo sobre este fenómeno, pero no pudo lograr que éste lo incluyera en la expedición.

La Sierra de Perijá, decía Teófilo para desanimar a su amigo francés, estaba habitada por pueblos guerreros dispuestos a defender sus tierras y cuando menos se lo espera el explorador, salían de los montes mortales flechas capaces de atravesar a un hombre. Supervisando la línea férrea hacia El Vigía, conoció las poblaciones de Garcitas, Los Coquitos y Puerto Concha, recorrió el curso del caudaloso e indomable río Chama, desde el pie de monte hasta su desembocadura en el lago.

Los martes, a media mañana, llegaba el correo en el vapor Santa Bárbara y Regent lo esperaba con ansiedad para conocer las noticias de su país, de sus amigos y familiares. Cuando salió de París se estaba construyendo la Torre Eiffel y su curiosidad de ingeniero no había quedado satisfecha sólo con conocer los planos de la obra. En el correo de ese día venía una fotografía que mostraba un paisaje urbano de París, con la torre ya terminada. Esa noche se fue a la cama más cansado que nunca, soñó que escalaba los 300 metros de la torre y cuando llegó a la mitad, hubo de pararse a descansar, se sentía sudoroso y extremadamente cansado, la ciudad de París daba

vueltas antes sus ojos que estaban cubiertos por una cortina amarillenta. A media mañana, en la posada y en la oficina, extrañaron su presencia; entraron a su dormitorio y lo encontraron debajo del mosquitero hablando incoherencias y titiritando entre sábanas húmedas de sudor. Al día siguiente abandonó el pueblo en el vapor de la compañía, víctima de fiebre palúdica.

Durante su travesía por el lago, de regreso a Maracaibo, no dejó de pensar en el niño recogiendo café en la calle polvorienta y en el periquito de la mala suerte o del mal presagio como él decía. Jean Francois Regent, no estuvo presente el 1 de mayo de 1896, día de la inauguración del Ferrocarril del Zulia. La noticia de la inauguración le llegó por correo a París, venía con algunas fotografías de las instalaciones: Los dos depósitos de almacenes frente al malecón de hormigón en Santa Bárbara, un grupo de trabajadores posando en el Puente La Maroma, tramos de la vía férrea que se perdían entre la selva, las tres estaciones entre Puerto Zulia y El Vigía: Los Cañitos, Caño del Padre y El Castillo. Una foto mostraba los vagones cargados de café transitando por el puente del Caño del Padre y perdiéndose entre un platanal, había otra foto que mostraba una caravana de arrieros llegando a la estación del ferrocarril en El Vigía y comprobó que todavía se necesitaban los caminos de herradura desde los Andes hasta ésta estación. Recibió también una carta de su amigo Teófilo Gómez donde le informaba que por fin había llegado a Las Puertas de Infierno y había comprobado que el aceite negro era petróleo.

Cuando se inauguró el ferrocarril, la demanda externa de café estaba decayendo.

Teófilo Gómez, el Buenamuerte, trabajó como maquinista del tren hasta 1912, se retiró a vivir y a cultivar plátanos en una parcela cercana a la estación de Caño del Padre, lo mató la ponzoña de un guayacán en 1920. Jean Francois Regent se quedó en París, se aficionó al café de Maracaibo y lo promocionaba entre sus amigos en tardes de cafés. En sus ratos libres ordenaba el diario que había llevado, disciplinadamente, en sus días de aventuras por la ruta del café. Tuvo una larga vida, murió en París a los 90 años de edad.

VII

Un sábado, 1 de mayo de 1954, los resoplidos de la máquina de vapor del último tren, llegaron a Santa Bárbara del Zulia. La mayoría de los vagones venían cargados de plátanos, sólo un vagón traía algunos sacos de café y escondido entre los sacos, venía un niño andino de polizón. Había llegado al El Vigía con su padre desde Chiguará, estado Mérida. De tanto escuchar a su abuelo hablar de las grandes cosechas de café,

del ferrocarril y del Puerto de Santa Bárbara, decidió escaparse para hacer el viaje; habían anunciado en la estación de El Vigía, el cierre definitivo del ferrocarril y esta era su última oportunidad para hacer el viaje que tanto había soñado, inspirado por los relatos de su abuelo. Durante el recorrido comprobó que quedaba muy poco de la selva tropical y en su lugar, vio rebaños de vacas pastando en potreros cercados con alambres de púas. Cuando llegó al puerto de Santa Bárbara caía una fina lluvia que se confundía con el sudor de su cuerpo. Todavía el puerto de las piraguas conservaba el dinamismo que describiera su abuelo en tardes de relatos en las frías montañas de Chiguará. El antiguo malecón de hormigón estaba lleno de frutos y productos de la región; llegaban desde Maracaibo cajas con herramientas, barriles de clavos, ropa, telas, muebles, zapatos, alpargatas, sombreros y cualquier otra cosa necesaria para surtir los negocios de Santa Bárbara y San Carlos del Zulia. Unos hombres bregaban para meter una vaca en una piragua, el animal se soltó, intentó subir el empinado malecón pero cayó al río con un estruendo y un mugido de muerte.

Algunos hombres contaban plátanos y cargaban huacales con gallinas, frutas y papelón. Llegaban pasajeros y salían para los diferentes puertos río arriba o río abajo. Trino, el niño andino, se perdió en el ajetreo y el olor a frutas frescas y podridas; la gente se comunicaba a gritos. A la izquierda, después de la cabecera del puente que comunicaba con San Carlos -ahora de madera con paso peatonal y de una sola vía para automóviles- había un edificio blanco de dos pisos coronado por una enorme chimenea de donde empezó a salir un aullido largo como de ferrocarril que alertó a los comerciantes establecidos en la orilla del malecón: eran las doce del mediodía y empezaba un nuevo turno en la fábrica procesadora de leche, era la hora del almuerzo para muchos.

Los hombres y niños que pescaban con anzuelos debajo del puente salían con sus ensartes de bagres, bocachicos y pámpanos, los vendedores de guarapo, arepas, plátanos asados, chicha y empanadas hicieron su aparición; unos hombres que jugaban barajas encima de una veintena de sacos de café sintieron un vacío en el estómago y otros que ponían su dinero sobre una mesa con figuras de colores chillones mal pintadas, donde un hombre viejo, esmirriado y de manos enormes como garras lanzaba tres desgastados dados, retiraron sus apuestas y suspendieron la jugada con bostezos de hambre. El pito de la “fábrica de leche” se alojaba en los estómagos del puerto y del pueblo y reclamaba alimentos; las mujeres se apresuraban en los fogones.

El niño sabía que su padre abandonaría muy pronto la búsqueda, sus siete hermanos -menores que él- exigían atención y había que trabajar en el cultivo de hortalizas en las tierras que antes fueron una próspera hacienda cafetalera.

Trino durmió dos noches en las bodegas vacías del ferrocarril. Tres días después se embarcó en la piragua La Diáfana rumbo al Puerto de Maracaibo; el patrón de la piragua, Emiliano Fernández Lubo, le propuso llevarlo a su casa de San José de Potreritos donde seguramente tendría un futuro de mandadero. Para un niño de la montaña, para un niño sin río, el recorrido por el Escalante fue un espectáculo de vegetación y fauna, la salida al gran lago fue el asombro ante la enorme masa de agua; cuando aclaró el día pudo ver a su derecha la cordillera, su hogar, se sintió solo y temeroso, pero su espíritu aventurero lo animó rápidamente. Navegaron bajo un cielo despejado por aguas tranquilas hasta el Puerto de Maracaibo y llegó asombrado por la ciudad que vio desde la piragua, era tan grande que no cabía en su imaginación, pero no la recorrió, se quedó en el puerto comiendo cualquier cosa y durmiendo en la Diáfana. Dos días después hizo el viaje de regreso y conoció las mangueras y las toninas.

Llegó al El Vigía a bordo de un camión platanero, por una carretera recién asfaltada. En El Vigía abordó otro camión rumbo a Mérida que lo dejó en la entrada de Chiguará y se fue caminando hasta el conuco de su padre. Ahora se sentía un hombre de mundo, tenía muchas cosas que contarle a sus hermanos: les dijo que había conocido a las sirenas y que había visto un chorro de agua que salía de las profundidades del lago lleno de peces vivos que caían en la cubierta de la piragua dando saltos, contó que había visto una chimenea que aullaba de hambre y una vaca que lloraba nadando en las aguas turbias del río Escalante, les habló de una ciudad que no cabía en su imaginación y en la cual tuvo miedo de adentrarse, para no correr el peligro de quedar atrapado en sus calles y perderse para siempre en un mundo desconocido que nadie le había contado.

VIII

Durante el siglo XIX los capitales europeos y norteamericanos orientaron y financiaron la producción agrícola venezolana, especialmente la región productora de café, con miras a la exportación a sus mercados y sin que un solo quintal fuera destinado al consumo local. Las empresas exportadoras de café asentadas en los puertos más importantes del país, eran subsidiarias o representantes de casas comercializadoras extranjeras y a través de sus relaciones con el gobierno nacional, exigieron un sistema de transporte más rápido y adecuado para la movilización de las cargas de café desde las plantaciones, cuyas cosechas compraban a futuro. Los malos caminos dificultaban el transporte y encarecían el producto por encima de su precio en las plantaciones. Las vías férreas aligeraron el transporte de los productos

agrícolas a los puertos locales, de donde se exportaban a los mercados extranjeros y de éstos se traían productos manufacturados, completando el ciclo de importación exportación.

Cuando se inaugura el Ferrocarril del Zulia empezaba la crisis mundial de los precios del café debido a la sobreproducción y Venezuela pasó a ocupar el tercer lugar entre los países productores y exportadores. Esto desanimó la inversión y el financiamiento de las cosechas en la región andina. A pesar de esto, el café se mantuvo como el primer producto de exportación nacional hasta bien entrado el siglo XX. Un informe del Ministerio de Hacienda correspondiente a los años 1911 y 1912, hace conocer que por la Aduana de Maracaibo se despacharon 25.586.343 Kgs. de café por un valor de Bs. 36.833.531. En segundo lugar aparece la madera de zapatero con 8.517.410 Kgs. con un valor de Bs. 263.655,00. Con la llegada de las empresas trasnacionales del petróleo, empieza a romperse definitivamente el circuito exportador agrícola y el país se convierte, en pocos años, en exportador de petróleo. Hacia este rubro -el petróleo- huyen los capitales, amparados por un estado centralista ligado hasta nuestros días a los intereses extranjeros.

El Ferrocarril del Zulia se mantuvo activo durante 60 años, a pesar de su construcción deficiente y del poco mantenimiento de las vías. La empresa Francesa no tomó en cuenta, o simplemente desestimó, las condiciones topográficas de la zona afectada por la crecida de los ríos, fundamentalmente el Chama; la empresa nunca construyó diques para contener las aguas turbulentas de ese indómito río de montaña, que en 1945, acabó con la población de Garcitas. El Ferrocarril del Zulia, pasaba varios meses fuera de servicio todos los años; cuando pasó a manos del estado, la situación fue igual o peor. Ya en ese momento, los intereses económicos empezaban a migrar hacia el negocio petrolero y es remplazado el ciclo agrario estableciéndose el predominio de la actividad industrial, comercial y de servicios.

En 1925 se inaugura la carretera trasandina y Mérida queda conectada con el centro del país; el Ferrocarril del Zulia empieza a perder importancia como medio de transporte de productos y pasajeros, pero es la carretera Panamericana, inaugurada en 1952, la que le da la estocada final. Los márgenes de esta vía se van poblando de campesinos que bajan de la montaña a mercadear sus productos; muchos se quedaron y hoy día se puede decir que es una de las vías más pobladas del país.

Con la inauguración de la carretera Machiques Colón, el puerto de Santa Bárbara del Zulia, pierde definitivamente su importancia comercial y se convierte en un puerto de pescadores. El río Escalante fue desviado de su curso original y hoy entre los

pueblos gemelos -Santa Bárbara y San Carlos de Zulia- solo existe un canal mal oliente donde desembocan algunas cloacas. El antiguo malecón todavía espera las piraguas.

Las carreteras rompen la organización portuaria fluvio-lacustre y surgen poblaciones o ciudades importantes como El Vigía, que antes del ferrocarril era una pequeña aldea y hoy se ha convertido en un polo de atracción poblacional debido a su situación estratégica.

Han pasado muchos años desde que el café dejó de reinar en la economía venezolana y desde hace más de cien años el petróleo ocupa ese lugar. Hoy el país vive una de las crisis petroleras más graves de su historia, la producción ha caído a niveles nunca vistos, acabando con la “bondad” del estado centralista. La crisis petrolera afecta todos los niveles de la vida venezolana.

IX

Buenamuerte; Buenaamueertee; ¡nos matamos!, ¡nos descarrilamos Buenamuerte!. El fogonero intentaba gritar por encima del resoplido de la máquina de vapor, pero el maquinista no se daba por enterado, miraba como hipnotizado el tendido de los rieles que se perdían en un bosque de ceibas y soñaba despierto con una mujer que lo saludaba desde su jardín de rosas; repentinamente el paisaje cambió, ahora era un potrero y el tren se descarriló en el puente del Caño del Padre; el café y los plátanos navegaban sobre la corriente del caño y su abuelo muerto de risa, corría por el platanal, al tiempo que la joven mujer seguía saludando desde el rosal, a otro tren que pasaba por la estación.

Teófilo Becerra despertó sobresaltado, ese sueño era recurrente cada vez que colgaba su hamaca, para hacer la siesta, en los rieles del tren que servían de columnas al porche de su casa, siempre soñaba con su abuelo Teófilo Gómez, o Buenamuerte como lo nombraron desde él, su nieto, tuvo uso de razón. Cuando se recuperó de la pesadilla, se sentó en la hamaca, se restregó los ojos, escuchó los golpes en la cerca de la calle y vio a un hombre viejo y a una pareja de jóvenes, se acercó a ellos, tenía un sabor a óxido en la boca y las piernas entumecidas por el mal sueño. Ya no era un hombre joven.

-¿A quién buscan los amigos?

-Bueno -dijo el más joven- pasábamos y nos llamó la atención su cerca,

nos detuvimos a curiosear. ¿Son durmientes verdad?

-Sí señor, algunos tienen los clavos todavía. Mi abuelo me dijo que los clavos eran franceses, la madera si es de por aquí. Esta parcelita me la dejó mi padre y a él, se la dejó mi abuelo que fue maquinista del tren; cuando hicieron la carretera negra y eliminaron el ferrocarril, dejaron en esta parcela algunos rieles, durmientes y unas piezas de hierro que están enterradas en la parte trasera de la casa. Mi abuelo se quedó con la parcela, sembró un platanal e hizo esta casa con los rieles y los durmientes.

-Dicen que aquí sale el fantasma del ferrocarril, pero... yo no creo en esas vainas, bueno...no, no creo pues, ¿y que les trae por estas tierras?.

-Estamos de paso –comentó el más viejo-. Alguien nos dijo que ésta había sido la vía del tren y nos desviamos para ver si todavía quedaba algo. Yo viví en Santa Bárbara cuando era niño y recuerdo el tren llegando al pueblo.

-Ahí alantico, hay un vagón metido en el monte, se ve desde la carretera, fue un descarrilamiento, eso decía mi padre –dijo Teófilo-. ¿De dónde vienen los amigos?

-De Maracaibo –contestó la mujer- llegamos ayer a Tucaní, compramos café y nos regresábamos por La Panamericana, pero la vía está bloqueada con bombonas de gas, la gente protesta porque desde hace dos meses no tienen gas para cocinar. Decidimos irnos por la Machiques Colón, nos dijeron que esos trancones pueden durar todo el día.

-Bueno, que les vaya bien, por ahí es más largo, pero algo han adelantado ya. Por esa vía escasea la gasolina, la frontera está muy cerca.

Fernando, Rosa María y Eugenio habían salido de Maracaibo el día anterior, compraron café y durmieron en Tucaní. Por toda la carretera Panamericana vieron enormes colas de carros en las estaciones de servicios para surtirse de gasolina; hombres y mujeres que discutían, comían, se emborrachaban, orinaban al borde de la carretera, jugaban dominó, barajas y miraban sus teléfonos, algunos dormían en sus carros. Las areperas y restaurantes del camino estaban vacíos y tristes, sus empleados permanecían recostados sobre el mostrador, las chiripas y cucarachas caminaban libres del alboroto de una clientela numerosa. ¡A esos precios no hay quien compre!, dijo un trasnochado viajero, mirando a los tres amigos que tomaban café en la barra de una solitaria arepera. Un hombre intentaba sacar gasolina de su carro con

una manguera y en la primera chupada el combustible saltó y le cayó en el pecho, carraspeó, escupió y siguió intentando.

Los tres amigos llevaban reserva de gasolina en el maletero del carro. En Santa Bárbara del Zulia la crisis de gasolina era aún peor. En el puerto de las piraguas y vapores, no había ni lanchas pesqueras y el río ahora sólo es un canal donde van a parar las aguas negras de las casas cercanas. El malecón inclinado de hormigón que construyera la empresa ferrocarrilera, hace 130 años, hoy está pintado de rojo y el puente entre Santa Bárbara y San Carlos, es una sólida estructura de dos vías para automóviles y dos para peatones. Salieron de San Carlos de Zulia, rumbo a Maracaibo por la carretera Machiques Colón, les tocaba sortear las múltiples alcabalas de la vía.

Fernando llevaba su tesoro: había logrado arrancar de la cerca de durmientes, un clavo. Como les dijo Teófilo Becerra, un clavo francés.

X

Antoine Rivet, era habitué de un modesto café en una esquina de la Rue la Fayette. Por las tardes, después del trabajo, se sentaba a leer, siempre en la misma mesa. Ese día estaba de buen ánimo y se atrevió a preguntar al mesero que durante meses lo había atendido:

-¿Por qué tus compañeros y el patrón te dicen duque?

-Es una viaja historia –contestó con sorna el mesero- mi bisabuelo era un noble de la alta alcurnia... un duque arruinado, que murió arruinado. Si llegan a averiguar cómo se llamaba mi otro bisabuelo, seguro que empezarán a llamarme “El Ilustre Americano”.

-Además del café, ¿quiere algo más monsieur ?

-El café solamente, por favor.

Antoine Rivet, dijo para sí: -El mundo cabe en un puño, sí señor, en un puño-

Desde hace algún tiempo, Antoine revisa las fotos y el diario de viaje de su bisabuelo Jean Francois Regent. El texto inicial, describe el paisaje selvático de un territorio surcado por un río llamado Escalante, en cuyas orillas hay árboles gigantes y una fauna maravillosa. En cada curva del río se presentan tipos nuevos de animales y vegetación; pájaros de mil colores que huyen al paso de la embarcación, el calor que sale del agua, de la tierra, de la selva profunda es asfixiante. Hay varias fotografías de la construcción de un ferrocarril en esa zona selvática. De todo el juego de fotografías hay tres que siempre han llamado poderosamente su atención: en una está su bisabuelo posando con un rifle, a su lado un hombre moreno y fornido afectado por un principio de calvicie. La imagen habla de camaradería; detrás de ellos se ve un río caudaloso, en la orilla opuesta hay un bosque, el cielo está cargado de nubes a punto de desatarse en agua, al reverso se puede leer: *“Bonne mort et moi - Santa Bárbara del Zulia, 1894”*. Otra imagen muestra un niño descalzo, posando para la cámara, detrás de él, una fila de hombres llevan bultos sobre sus cabeza, salen de una embarcación anclada en el puerto, al reverso, con la letra clara y enérgica de su bisabuelo, se lee en español: *Puerto de Maracaibo, 1893*. En la tercera fotografía los rieles del tren se pierden entre la selva tropical, al pie de ésta se lee: ***Por la ruta del café.***

Epílogo.

Cuando termina el reinado del cacao en Venezuela, el café, que ya tenía importancia comercial en los mercados europeos, pasa a sustituirlo. Las tierras del centro y del oriente del país estaban ocupadas con el cultivo del cacao y no tenían sobrantes de población para destinarlos a un cultivo que también necesitaba de numerosa mano de obra. Táchira, Trujillo y Mérida, asumieron esta etapa del circuito agro-exportador, y los llanos, hundidos en guerras perpetuas, suministraron los brazos necesarios, cuando grandes contingentes de población emigraron hacia los Andes buscando la seguridad de las montañas. Solamente en la región andina, podía encontrar el café el espacio apropiado para su desarrollo. Pero no bastaba con el espacio y la mano de obra, era necesario un sistema financiero y un puerto que sirviera de enlace con el mundo exterior. Este financiamiento lo aportarían las casas importadoras y exportadoras de Maracaibo -la mayoría subsidiarias de firmas extranjeras- y el Puerto de Maracaibo les garantizó la salida más expedita a los mercados europeos.

Los ferrocarriles -contratados por el gobierno de Guzmán Blanco a los franceses- los caminos de herradura, la navegación por los ríos y el lago, formaron la columna vertebral del sistema cafetalero de la región andina. Así, Trujillo tenía el Ferrocarril de la Ceiba y el puerto de su mismo nombre; Táchira el Gran Ferrocarril del Táchira hasta el Puerto de Encontrados en el río Catatumbo; Mérida, El Ferrocarril del Zulia

hasta Santa Bárbara del Zulia y a través del río Escalante al Puerto de Maracaibo. Durante la etapa cafetalera la región andina se convierte en el territorio más próspero y mejor organizado del país. Los tachirenses, con una gran vocación militar y de poder, gobiernan el país los primeros 45 años del siglo XX. Maracaibo –no el Zulia- con su vocación civil, gran habilidad para el comercio, estrecha conexión con el mundo exterior, navega en viejos sueños de independencia. Con la llegada del petróleo y su renta, comienza a evaporarse lentamente la sociedad agraria venezolana

Referencias *Bibliográficas*

Bessón Juan (1973), Historia del Zulia. Ediciones Banco Hipotecario del Zulia.

Polanco, José (1992), Guzmán Blanco: Una tragedia en seis partes y un epílogo

Academia Nacional de la Historia.

Rangel, Domingo Alberto (1975), Los andinos en el poder: balance de historia contemporánea 1899-1945.

Rivas, José María (1982), El comercio de Maracaibo. Editorial del Lago.

Noguera, Nancy. El Ferrocarril Santabárbara-el Vigía. <http://ance.msinfo.info/php/buscar.php?base=biblo&cipar=biblo.par&epilogo=&Formato=w&Opcion=detalle&Expresion=!AHarwich+V.,+Nikita>.