

VIDA COTIDIANA EN UN PUERTO CARIBEÑO: MARACAIBO A FINES DEL SIGLO XIX

Nilda Bermúdez B.*

icdnbb@cantv.net

Resumen

En este artículo se estudian las condiciones materiales en que se encontraba el habitat urbano de Maracaibo para finales del siglo diecinueve y como esa situación afectaba la cotidianidad de sus pobladores. En este período la ciudad empieza a adquirir aires de urbe pero sobre ella pesa el imaginario heredado de la pertenencia en la larga duración al mundo hispánico, representando una etapa de contraposiciones entre la modernidad y las tradiciones; la primera expresada en obras arquitectónicas y servicios urbanos, así como en algunas manifestaciones de la vida social, cultural e intelectual, mientras que la segunda se manifiesta en la mentalidad, valores, costumbres tradicionales que atentaba contra los patrones de urbanidad y hábitos de vida moderna que se intentaban imponer desde el sector dirigente. La reconstrucción de las condiciones de vida urbana de la ciudad de Maracaibo se realizó a partir de las fuentes oficiales localizadas en el Acervo Histórico del estado Zulia, memorias de viajeros, prensa, anuarios, entre otras. Esta temática se aborda como expresión del proceso histórico regional, nacional y mundial.

Palabras claves: condiciones de vida, siglo XX, Maracaibo, Venezuela

Abstract

This article studies the material conditions in which was the urban habitat of Maracaibo by the end of nineteenth century and how that situation affected the everyday life of its residents. In this period the city begins to acquire an urban look but the imaginary inherited from the belonging for a long time to the Hispanic world is still present, representing a stage of contrasts between modernity and tradition. The modernity is seen in architectural works and urban services, as well as in some manifestations of the social, cultural and intellectual life. The tradition, on the other side, is present in the mentality, values and traditional

* Candidata a Doctora en Ciencias Humanas. Magíster en Historia de Venezuela y Licenciada en Comunicación Social. Profesora Titular de la Universidad del Zulia. Profesora de la Facultad de Arquitectura y Diseño. Investigadora del Centro de Estudios Históricos en el Programa “La región occidental en la formación del Estado Nacional en Venezuela. Patrimonio e identidad (siglos XV – XX)”.

customs that attempted against the politeness patterns and modern life habits which the leading sector tried to impose.

The reconstruction of urban life conditions in the city of Maracaibo was made from official sources located in the Acervo Histórico del estado Zulia: travelers memories, newspapers, yearbooks, among others. This subject is treated as an expression of the regional, national and world-wide historical process.

Key words: life conditions, XIX century, Maracaibo, Venezuela

Introducción

Maracaibo, capital del estado Zulia, era para finales del siglo diecinueve la ciudad puerto más importante del occidente de Venezuela. En este período la ciudad se debate entre la modernidad y las tradiciones; en sus logros arquitectónicos y dotaciones urbanas, así como en algunas manifestaciones de la vida social, cultural e intelectual se evidencia el alcance de la modernización. En el incumplimiento de la normativa legal urbana, en la negativa a seguir los patrones de urbanidad y hábitos de vida modernos por parte la mayoría de sus pobladores, de diversa procedencia socioeconómica, se manifiesta la presencia del imaginario antiguo en aquella urbe que se modernizaba. Maracaibo empieza a adquirir aires de urbe pero sobre ella pesan el imaginario, mentalidad, valores, costumbres, heredados de la pertenencia en la larga duración al mundo hispánico, representando una etapa de contraposiciones: luchan en ella la cotidianidad del siglo XVII y los postulados de la ilustración y el positivismo. La reconstrucción de las condiciones de vida urbana de la ciudad de Maracaibo se realizó a partir de las fuentes oficiales localizadas en el Acervo Histórico del estado Zulia, memorias de viajeros, prensa, anuarios, entre otras.

Un centro portuario próspero con un intenso movimiento comercial y mercantil, como era Maracaibo para las últimas décadas del siglo pasado, debía caracterizarse por una necesaria vocación de servicio que permitiera tanto al pasajero como a los comerciantes disponer de ciertas comodidades y ventajas en el uso del puerto y en la ciudad misma. En ese sentido ofrecería al viajero y visitante, al menos, lugares de hospedaje (hoteles y posadas), transportes y vías en buen estado, restaurantes, cafés o fondas que dieran satisfacción gastronómica y mínima facilidad para su alojamiento. Como embarcadero

estaba obligado a tener zonas para la carga y descarga de mercancías con depósitos y aduana, así como vías de acceso internas para la circulación de las mismas. Como terminal de pasajeros debía contemplar un servicio de inmigración e identificación y una aduana que prestase un servicio rápido y eficiente.

Sin embargo, las condiciones reales de la ciudad para la década de 1870 distaban bastante de estas exigencias. A pesar de prevalecer en el imaginario dominante la idea de progreso y civilización que se materializó en la modernización de la ciudad de acuerdo a sus aspiraciones y a la importancia de su puerto, la realidad mostraba todavía un espacio urbano descuidado y carente de algunos elementales servicios como se revela en las impresiones que de ella tenían propios y extraños, registradas en los testimonios localizados. ¿Que ocurría entonces cuando algún pasajero llegaba a la ciudad puerto más importante del occidente de Venezuela? ¿Cómo era la rutina de ese personaje que arribaba al puerto con la idea de encontrarse con una urbe dotada del mínimo confort para su estadía e instalación, como ordinariamente ofrecían los puertos en otras partes del mundo? ¿Cómo era la travesía y la llegada al muelle? ¿Dónde se hospedaban y cuál era la impresión sobre la ciudad que recibía a los recién llegados?

Maracaibo 1877, en las vivencias de un visitante

Eugene H. Plumacher, quien vino a Maracaibo en 1877 como cónsul de Estados Unidos, relató en sus memorias las peripecias de su llegada, que ilustran las condiciones en las que se realizaba el viaje desde Curazao a este puerto, las situaciones por las cuales pasaba el viajero a su arribo y las deficiencias en los servicios portuarios. También ofrece su impresión del estado del aseo, características ambientales, hospedaje, alimentación y salubridad. Esta visión, confrontada con la de otros testimonios del mismo período que confirman lo observado por Plumacher, reflejan la realidad donde se desenvolvía la cotidianidad de los que habitaban la Maracaibo de ese período.

Para esa década Curazao había consolidado su posición como importante puerto de trasbordo de artículos y pasajeros que iban o venían de Europa y Norteamérica, favorecida por su ubicación en el Caribe y por el impedimento que significaban los bancos de arena

que formaban la Barra del Lago de Maracaibo¹ para la navegación de buques de gran calado hasta el puerto marabino. Al entrar a la barra los vapores debían ser remolcados dentro del canal de navegación para evitar que encallaran. La travesía desde Curazao a la costa venezolana duraba toda la noche y se hacía en pequeños vapores de unas 200 toneladas, que generalmente viajaban sobrecargados de pasajeros quienes tenían que soportar el constante bamboleo de la embarcación y acomodarse como lo permitieran las circunstancias, tal como se desprende de la descripción que hizo E. Plumacher del vapor El Pico que lo trajo a este puerto:

Había camarotes pero escasos, y estando muchos pasajeros a bordo, entre ellos cierto número de damas, los caballeros y aún una parte de las mismas damas se veían obligados a dormir en cubierta organizándose tan confortablemente como lo permitían las circunstancias... no hubo la más mínima oportunidad para lavarse y adecentarse, estando el barco tan atestado de gente y navegando de una manera frenética...(Plumacher, 1877-1890: 112-117)

Al amanecer se entraba a la barra, donde el vapor esperaba la llegada de un piloto que enviaban desde la isla de San Carlos para guiar el barco desde allí hasta el fuerte del mismo nombre. En el canal el movimiento era mucho más intenso haciendo que todo se columpiara y que el pequeño vapor tocara el agua en ambos lados con su baranda superior, “... me alegré mucho cuando pasamos la barra ya que si parte de ella se hubiera roto durante el tránsito, estoy seguro que hubiéramos sido enviados al fondo” (Id.: 121). En contraste, años después, recordando Plumacher aquel viaje, anota: “La gente que viaja hoy en el hermoso vapor Maracaibo de 1.260 toneladas de la línea D Roja no tiene la menor idea de lo que el viaje significó hace trece años” (Id.: 121), se refería a la línea de vapores “Red D”, de la empresa H.L. Boulton y Cía. encargada del tráfico naviero entre La Guaira, Puerto Cabello, Curazao y Nueva York, que había adquirido modernos barcos de pasajeros

¹ La cuenca del Lago de Maracaibo constituye una región geohistórica que comprende, territorialmente, al estado Zulia y el piedemonte occidental andino de los estados Trujillo, Mérida y Táchira. El espacio lacustre tiene una superficie de 12.870 kilómetros cuadrados, separado del territorio continental por una formación montañosa abierta hacia el norte, hacia el Golfo de Venezuela y el mar Caribe donde se ubica una formación arenosa conocida como la barra que fue dragada entrado el siglo veinte para facilitar la navegación de los buques petroleros (Vargas, I.; Sanoja, M., 2003: 173).

con mayor capacidad y que aliviaban los inconvenientes del paso de la barra (El Zulia Ilustrado. 30-04-1889. N° 5).

La ciudad que se veía desde el barco producía una impresión agradable, era la atractiva fachada de una urbe que ocultaba realidades menos gratas, como se verá más adelante:

La ciudad de Maracaibo vista desde el lago da una impresión muy satisfactoria por cuanto ella se extiende varias millas a lo largo de la playa mostrando muchas torres de iglesias, considerablemente altas y numerosos edificios que lucen majestuosamente finos... el puerto contenía una gran variedad de embarcaciones de todas las nacionalidades e innumerables embarcaciones costaneras de toda clase y forma, haciendo el conjunto la más respetable flota...(Plumacher: 127-128)

Esa imagen atractiva que percibían todos los que arribaban a Maracaibo correspondía al área más cuidada desde el punto de vista arquitectónico por ser lugar de asiento de las más importantes casas comerciales y habitación de la gente acomodada, así como el núcleo donde se concentraban los edificios públicos y religiosos, cuyas torres destacaban en lontananza. En el muelle, se observaba una escena que se repetía diariamente y que bien pudiera acercarse a la que a continuación se describe, reconstruida a partir de diferentes informaciones de prensa y de las memorias de viaje, que se citan en la bibliografía.

Veleros, vapores, bongos, piraguas y canoas a lo largo de la bahía por donde se extendía el puerto desde la punta Este con su casa de Aduana, su embarcadero y muelle, hasta la punta Oeste, lugar de las pequeñas fábricas y astilleros de la ciudad. Toda la orilla del malecón era un hervidero de gente caminando de un lado a otro o en plena faena, marinos anclando sus piraguas cargadas de plátanos y viajeros que llegaban de las zonas interioranas del Lago. Antes de poner pie en tierra el viajero debía esperar algún tiempo a los oficiales de la aduana y luego de la inspección reglamentaria del barco se les permitía desembarcar en pequeños botes de alquiler que rodeaban los buques y el equipaje era enviado a la Aduana. Ya en la rada, bajaban los viajeros con el rostro quebrantado por el trayecto largo e incómodo. Extranjeros recién llegados descendían sorprendidos por la

algarabía que reinaba en el lugar; otros de regreso de un viaje por la cordillera andina después de haber atravesado con un arreo de mulas ríos y angostos caminos durante varios meses, o los que regresaban del reencuentro con la patria de origen para incorporarse al pequeño mundo de su propia cotidianidad. También llegaban zulianos que regresaban de Europa o Norteamérica a donde habían ido en viaje de estudio, paseo o negocio y algunos andinos o colombianos familiarizados con el lugar por los vínculos que mantenían con los maracaiberos.

En la ensenada que conducía a la Aduana, los representantes o empleados de las casas de comercio esperaban la llegada de las cargas de café, que luego de pasar por el resguardo eran apiladas en los depósitos y almacenes cercanos. Entre éstos destacaban los alemanes, impecablemente vestidos de blanco, con camisa manga larga, con puños y cuello duro, corbata, chaleco, traje de dril, sombrero y zapatos de tela. Los cargadores de café, con sus cuerpos ennegrecidos por el polvillo negro que desprendían los sacos, iban y venían portando en sus hombros hasta cinco bultos al mismo tiempo, otros compañeros del mismo oficio se cruzaban transportando otras mercancías. Era el cuerpo de “trajineros”, organizado por cuadrillas, quienes se encargaban de trasladar las mercaderías que entraban al puerto desde el muelle hasta la aduana y de ésta a las casas de comercio, utilizando para ello los carros del ferrocarril de la caleta.²

Hombres y mujeres transitaban por el sitio o descansaban en el embarcadero esperando la hora de salida del vapor que los conduciría a su destino o la llegada de algún familiar, amigo o comerciante. En la Aduana el gentío avanzaba para pagar los derechos por equipaje y bultos, sin que faltase la “triquiñuela” entre el interesado y el funcionario para la evasión o la rebaja de los costes aduanales. La inspección era bastante estricta, sobre todo en épocas de conspiraciones y revoluciones ya que era “examinado rigurosamente cada pasajero en busca de cartas, armas de fuego y municiones” (Plumacher: 128). De este

² Este cuerpo de trajineros estaba organizado de dos formas: unos eran trabajadores del gobierno y formaban la caleta nacional y otros pertenecían a las casas de comercio locales. En 1880 el Ministerio de Hacienda intentó refundir las cuadrillas del comercio y la caleta nacional en un solo cuerpo con una tarifa única, a lo que se opuso el sector comercial de Maracaibo.

control sólo escapaban unos pocos privilegiados por su posición o rango, como ocurrió con el propio cónsul quien se trasladó al muelle en la lancha del Gobernador y fue recibido en la aduana “de la manera más amistosa- escribió- siendo enviado mi equipaje sin el minucioso examen y conducido por adelantado al Hotel Italia, el mejor hotel en la ciudad...” (Id.: 129). Mientras tanto, el malecón se iba llenando de frutos y mercaderías a medida que avanzaba el día, la gente se acercaba a negociar los productos o a comprar para su sustento un poco más barato que en el mercado. En ese mundo agitado de la bahía no podían faltar los desocupados en busca de una oportunidad, los vagos, limosneros, embriagados y trasnochados, poetas y decimistas.

En el Hotel Italia, ubicado en la Plaza de San Francisco, a una cuadra del muelle, se iniciaba la cotidianidad del viajero afortunado que lograba alojarse en el mejor y al parecer único sitio de hospedaje decente de aquella ciudad que desde la lejanía se percibía próspera por sus edificios y actividad mercantil, pero cuyas comodidades distaban mucho de lo que debía ofrecer un puerto de esa importancia; el visitante comenzaba así a confrontar aquella vista agradable y de intensa vida portuaria con la realidad que encontraba internamente. El hotel era un edificio cuadrangular de dos plantas, con tres balcones al frente; la parte de abajo la ocupaban comerciantes de licores y una barbería y la de arriba correspondía a las instalaciones del hospedaje. El sitio no ofrecía comodidad alguna, mucho menos la esperada por un viajero que había visitado grandes ciudades del mundo; la habitación del cónsul tenía por cama una lona tensada sobre un soporte de madera con dos almohadas, una sábana y un cubrecamas; cuatro sillas americanas, una mesa redonda; un lavamanos y una hamaca colgada en el centro de la estancia. Plumacher reconoció que a pesar del “color sospechoso” de la lona, todos los demás enseres estaban limpios y el cubrecamas era nuevo, lo cual atribuyó a una especial atención por su condición de cónsul. Aquellas consideraciones con el diplomático hicieron exclamar al recaudador de Aduanas, cuando regresó para ver como se había instalado, que “muy poca personas se habían acomodado tan cómodamente en ese hotel” (Id.: 135). Como dato adicional resulta interesante, para tener una idea del difícil trance del viajero, el relato de la primera noche que pasó Plumacher en aquella habitación:

Esa primera noche no hubo brisa y había mucho, mucho calor, y aunque me había retirado temprano a mi cuarto, no conseguía descansar por el bochorno, los mosquitos y el ruido del salón que era insostenible, pero no había remedio y tuve que aguantar en silencio hasta alrededor de la medianoche cuando el salón comedor sufrió otro cambio y fue transformado en habitación. Más tarde cuando me asomé encontré alrededor de veinte personas durmiendo en catres, hamacas, sobre la mesa, etc... Los ronquidos y los extraños olores que surgían de ese variado grupo de durmientes no eran de ninguna manera agradables... (Plumacher E., 1877-1890: 137-138).

Los extranjeros que debían residir en Maracaibo por cuestiones comerciales o de otra índole terminaban alojándose en una casa alquilada o propia que les permitiera llevar una vida más cómoda, como hizo E. Plumacher quien rentó una vivienda ubicada en la calle de Las Ciencias, llamada por él “la quinta avenida de Maracaibo”, con pisos de mármol y pino americano. Los alemanes tenían un sistema muy particular de alojamiento para los coterráneos recién llegados. Ubicaban a los empleados solteros y a las parejas sin casa en la planta alta de las firmas comerciales; allí se acondicionaban cuartos individuales a lo largo del pasillo con un salón grande para el comedor.³ Los casados que traían a sus esposas procuraban comprar una quinta o hatos en Los Haticos, cerca de la ribera del Lago, donde creían encontrar mejores condiciones ambientales y climáticas.

Recorrido por la ciudad interior

El visitante deseoso de conocer la ciudad se disponía a tomar un coche que lo llevara a los sitios más interesantes pero se encontraba, para su asombro y desconcierto, con que en Maracaibo “solo había un carruaje que por ese entonces estaba inservible porque se le había roto algo abajo; y hasta que arribara una nueva pieza de los Estados Unidos para reemplazar la dañada no había manera de movilizarse sobre ruedas...” (Plumacher: 145)

³ A Rodolfo Gross, en su carácter de apoderado de mayor rango de la empresa Blohm, le correspondía vivir en el piso de arriba de la casa comercial y estaba obligado a alojar a tres jóvenes empleados alemanes, y a garantizarles su alimentación. Los huéspedes daban a los Gross una bonificación por los servicios recibidos (Gross, E. 1989: 48-49).

Este dato refleja la dependencia del exterior de una población que recibía a través del puerto todo lo que necesitaba en cuanto a maquinarias, aparatos, útiles, herramientas de trabajo y objetos de uso diario; esta condición había limitado el desarrollo de la industria local al punto de no existir un establecimiento fabril o artesanal que pudiera elaborar una pieza de repuesto para el único carruaje de la ciudad.⁴ Además, correspondió a la fase de crecimiento del sistema capitalista que en su tendencia hacia la expansión impulsó la exportación de tecnología y capitales conjuntamente con la de bienes manufacturados.

Para 1883 continuaba la carencia de coches de alquiler para el servicio público; esta situación la confirma Elisabeth Gross en carta del 20 de julio al comentar que ella y su esposo se vieron obligados a retornar a su residencia a pie, en medio de una tempestad, después de una función a la que asistieron en el teatro Baralt: “...fuimos al teatro y, cuando queríamos regresar a casa, se descargó una tempestad espantosa. Como no hay carros, tuvimos que caminar como quince minutos hasta la casa.” (Gross, 1989: 52)

Volvamos al viajero Plumacher, quien ante la imposibilidad de pasear en calesa decidió hacerlo a pie, lo cual resultó un verdadero víacrucis en una ciudad carente de aceras en buen estado, con calles irregulares y arenosas en verano o convertidas en lodazales en época de lluvias, amén del sofocante calor y los malos olores que estropeaban cualquier buen deseo de recorrerla. Al escribir su impresión anota:

Yo me las arreglé de ahí en adelante a pie pero lo encontré duramente trabajoso; las aceras eran de adoquines pero rotas y desiguales que hacían el caminar un tormento. Las mismas calles eran de arena de una interminable profundidad. Las casas en aquellos días tenían un aspecto descuidado y casi cada esquina estaba marcada con balas de rifle. Ya había dicho que al menos cada luna nueva había una pequeña revolución y por supuesto las esquinas eran las que más sufrían durante el fuego callejero. (Plumacher: 145)

Esta descripción del cónsul pudiera parecer una exageración o una crítica interesada, pero la prensa del período corrobora esa situación que cotidianamente vivían los

⁴ Entre las industrias locales destacaban la naviera, que era la más desarrollada, la de maderas, cigarrillos, jabonerías, alfarerías, tenerías, ninguna de ellas vinculadas a la fabricación de herramientas o piezas y otros instrumentos mecánicos.

que transitaban por la Maracaibo de entonces. Condición que, además, no era particular de esta ciudad, se presentaba también en la mayoría de las poblaciones de Venezuela y en especial en las ciudades puerto; el mismo Plumacher lo confirma cuando recuerda su estadía en Puerto Cabello, al comentar sus condiciones ambientales propiciadoras de enfermedades y el escaso y deficiente servicio de hospedaje que brindaba (Id.: 101-102), a diferencia de lo que se encontraba en Curazao y otros puertos del extranjero. Incluso Caracas, a pesar de los beneficios que gozaba como capital y centro del poder político, evidenciaba carencias en el orden urbano que afectaban la vida cotidiana de sus habitantes; sin embargo, ofrecía mejores condiciones en sus dotaciones materiales y en comodidades para los viajeros.⁵

Debe tenerse en cuenta que esa Maracaibo que percibió Plumacher a su llegada en 1877 había pasado por una difícil coyuntura política a raíz de los sucesos ocurridos durante la administración regional de Venancio Pulgar⁶ y la medida de cierre de la Aduana tomada por Guzmán Blanco en 1874 que se prolongó hasta 1878. La clausura de la aduana que produjo la paralización casi total del puerto, la desarticulación parcial del circuito agroexportador, perjuicio a los intereses de los comerciantes y penuria en general, había llevado a la población a una situación de pobreza, particularmente al comercio en pequeño y a la gente pobre que sobrevivía de la actividad portuaria; los comerciantes al mayor y el comercio medio no resultaron tan afectados, pues continuaron haciendo sus operaciones a través de los puertos habilitados por el gobierno.

⁵En diario "El Fonógrafo" aparecieron en varias ediciones notas referidas a problemas de salubridad, agua, aseo, reseñadas en los periódicos de aquella ciudad. En cuanto a las condiciones de hospedaje, el mismo Plumacher no menciona ninguna crítica al respecto.

⁶ La actuación del caudillo produjo mucho descontento por las imposiciones arancelarias, los empréstitos forzosos, las contribuciones extraordinarias que impuso a la población y la ejecución de otras medidas administrativas que, incluso, contravenían disposiciones del gobierno central. Los abusos de poder y la corrupción del gobierno de Pulgar provocaron, en marzo de 1874, la reacción armada de grupos locales que se enfrentaron a las fuerzas del caudillo en la misma ciudad, dejándola en estado ruinoso (Urdaneta Q., 1992).

Baste para tener una idea de las consecuencias que produjo en la vida de la ciudad, esta comunicación que enviaron los comerciantes de esta plaza a la Junta Clasificadora de Industriales el 23 de enero de ese año, cuatro meses antes de la reapertura de la Aduana:

Es un hecho de todos conocido y muy especialmente del Ciudadano Ministro, en vista de los datos estadísticos que debe tener en su oficina, que el comercio de esta plaza disminuye sensiblemente i cada día más sus operaciones, a consecuencia de la clausura de este Puerto, lo cual encarece en mucho los artículos, dificulta i entraba las operaciones mercantiles con los mercados extranjeros i priva de trabajo a multitud de brazos, tanto de este Estado como de los limítrofes que se resienten. Las habilitaciones de los puertos del Lago, sancionados por el Congreso, es una medida funesta para nuestro comercio, pues cada día se aumentan las importaciones que de La Guaira y Puerto Cabello, hacen por el puerto de La Ceiba, comerciantes que antes concurrían a nuestro mercado (Acervo Histórico del estado Zulia-A.H.Z.- Año 1878. Junta Clasificadora de Industriales. T.13, L.27)

Se hicieron presentes de nuevo los intereses mezquinos de los gobernantes regionales, los ataques del centralismo y los cíclicos períodos de inestabilidad y guerras, además de otros factores vinculados con las costumbres y hábitos de los pobladores y el desinterés de algunos sectores en introducir cambios significativos que impidieron el progreso material y el bienestar colectivo durante este decenio y la concreción de mejoras en el aspecto urbano de la ciudad. Las dos décadas siguientes se caracterizarán por la presencia de factores materiales y comportamientos sociales contradictorios que determinarán la dualidad de una ciudad que apunta hacia el progreso pero que vive anclada en el pasado.

Progreso y modernidad en una ciudad del pasado

Hacia finales de la centuria decimonónica Maracaibo mostraba un aspecto urbano y arquitectónico renovado, diversos factores habían favorecido la realización de obras: las coyunturas que tuvieron su origen en conmemoraciones patrias que reafirmaban la nacionalidad, como ocurrió en 1883, 1888, 1895, con los centenarios del Libertador Simón Bolívar, Rafael Urdaneta y Antonio José de Sucre respectivamente, o en situaciones de defensa de la autonomía, como en los días difíciles del ataque del presidente Guzmán Blanco cuando se produjo la creación del estado Falcón-Zulia y el traslado de la capital a la

población de Capatárida en la jurisdicción de Falcón; muchas surgieron de la nueva forma de inversión que encontró la sociedad civil en las Compañías Anónimas para colocar los capitales que producía la floreciente vida económica del circuito agroexportador; también fue importante la actuación de las Sociedades y Juntas de Fomento, de larga trayectoria, y la labor puntual de gobernantes como el Ingeniero Jesús Muñoz Tébar, quien presidió el gobierno regional en dos oportunidades, en las cuales promovió obras importantes para Maracaibo.

Para comprender los elementos que estaban actuando sobre aquella realidad es preciso revisar el proceso económico y político que vivió Maracaibo particularmente para esas dos últimas décadas del diecinueve en las que se concretaron un conjunto de realizaciones que contribuyeron a dar forma a la imagen más urbana que adquiere para ese período.

Para la década de 1880, el circuito agroexportador marabino⁷ atravesaba por una etapa de vigoroso desarrollo y los comerciantes locales habían tomado de nuevo las riendas de todo el comercio de exportación e importación de la región, después de anulada la medida de cierre de la Aduna del puerto de Maracaibo. Con Guzmán Blanco otra vez en el poder se abrió un nuevo período de despotismo para el Zulia y el panorama que se vislumbraba con la modificación de la constitución del 74 no auguraba buenos tiempos para las regiones autonómicas. En efecto, en 1881 se redujeron los estados a 9 y posteriormente se produjo la fusión del Zulia con Falcón en una sola entidad. Con ello se anulaba el poder político de la región y su autonomía; sin embargo, la tan temida eliminación de la aduana no se dio “lo que permitió al sector mercantil local controlar la actividad comercial de occidente y a Maracaibo mantener la supremacía económica, aunque ésta fuera dirigida por autoridades ajenas a los intereses de la región.” (Urdaneta Q., 1992: 132). Al parecer esto

⁷ Se denomina circuito agroexportador marabino al circuito comercial del occidente de la actual Venezuela que funcionó desde el siglo XVI y hasta la primera parte del XX constituido por un sistema de puertos lacustre y fluviales que servían de depósito y trasbordo entre las áreas productivas y el puerto de Maracaibo, desde donde se administraba la actividad del mismo (Cardozo G. Germán, 1991:66).

pudo responder a un acuerdo o negociación en el que los sectores dirigentes locales sacrificaron la autonomía política en aras del bienestar económico que les proporcionaba la actividad agroexportadora.

Bienestar que procedía del próspero comercio que se daba en el amplio territorio del circuito agroexportador movido desde esa ciudad, con indicadores muy claros del desarrollo que logró durante la década del 1880, como son: la infraestructura portuaria, el movimiento y tráfico marítimo-lacustre, los ingresos aduanales, la situación del comercio interior y exterior, el surgimiento de compañías bancarias y aseguradoras, la inversión en transporte de productos por vía terrestre y lacustre; además del influjo que recibió la ciudad en obras de infraestructura urbana y arquitectónica. Ese proceso de revitalización económica y el surgimiento de novedosas formas de inversión, se insertaban en la nueva estrategia de expansión que se plantearon los países capitalistas europeos después de mediados del siglo XIX, y más tarde Estados Unidos, para aumentar los mercados internacionales, esa estrategia consistió en colocar capital en obras destinadas a facilitar el traslado de los productos que salían de sus fábricas (ferrocarriles, puertos, servicios) e incrementar el consumo de los mismos en los países latinoamericanos donde había bajado sustancialmente debido a las condiciones de atraso y pobreza en que se encontraban, por no haber podido reactivar su aparato productivo y dar forma a su idea de progreso. En Venezuela empiezan a avizorarse tiempos de transformación para lograr su articulación con esa etapa del capitalismo después de la Guerra Federal, más concretamente a partir de 1870 con la actuación de Guzmán Blanco quien aplicó la política del Estado centralizador desde el cual se impusieron las medidas legitimadoras de esa inserción forzada que respondió a las exigencias del sistema capitalista de ampliación de mercados y no a un proceso de crecimiento propio; para ello se contempló la reforma administrativa del Estado, la modernización de los servicios y el transporte, un nuevo modelo de sociedad y una reorientación de sus valores, además de la política económica dirigida desde el gobierno central. Para que esto se diera era necesario garantizar el control político sobre las regiones autónomas y neutralizar a los líderes locales, sólo así podría obtenerse la paz y el orden

indispensable para el progreso; además, la estabilidad política atraería capitales al proporcionar seguridad a los inversionistas externos.

Las nuevas condiciones en las relaciones económicas y comerciales con los países industrializados se evidenciaron en el repunte de la actividad portuaria mercantil y la vida social de las principales ciudades del país, a pesar de persistir el clima de inestabilidad política y las fluctuaciones de los precios del principal producto de exportación⁸; en el caso de Maracaibo los indicadores mencionados así lo demuestran. La estrategia funcionó en los dos sentidos: los países industrializados invirtieron en áreas como transporte y servicios, donde colocaban su tecnología, al mismo tiempo promovían una mayor productividad en el sector agropecuario en aquellos renglones que demandaban sus industrias y fábricas, incrementándose los niveles de exportación y el comercio interno con lo cual se beneficiaban directamente los intermediarios del proceso de comercialización y se elevaba el poder adquisitivo de la población o al menos de una parte de ella; se lograba así el segundo objetivo estratégico: aumentar el consumo que, a su vez, significaba mayor importación y mayor beneficio para los comerciantes locales y para los que vivían de servicios conexos. Esto permitió la acumulación de excedentes que pudieron ser colocados en negocios de menor riesgo y mayor rentabilidad.

De hecho, los capitales que producía la floreciente vida económica que vivió la ciudad puerto en el último cuarto del siglo XIX extendieron su área de acción hacia la inversión urbana con nuevos modos de participación del capital, como fue la aparición de las compañías anónimas, como ya se señaló. El capital privado extranjero y maracaibero, se colocó en empresas de transporte, finanzas, producción de bienes, servicios y equipamientos urbanos. El Estado participó en muchas de ellas y algunas surgieron de la

⁸ Para este período el comercio exterior en cuanto a exportación continuaba sustentándose sobre todo en el café de los Andes y de Santander, en Colombia, a pesar de estar sometido a oscilaciones muy frecuentes en su precio debido a la competencia de otros países, principalmente Brasil, y a las especulaciones del mercado de la Bolsa de Nueva York donde se fijaban los precios internacionales, manteniendo así inestable el valor del producto. Entre Julio de 1885 y Junio de 1888 se exportaron 50.777.668 kgs. De café, la mayor parte hacía Nueva York que era el puerto internacional a donde llegaba casi toda la producción cafetalera que salía de Maracaibo, para ser distribuida al resto del mundo (Anuario Estadístico del estado Zulia, 1885 a 1888).

iniciativa gubernamental. La sociedad civil veía en esas formas de participación no sólo una reproducción de los capitales acumulados, sino una vía para aliviar la insolencia del sector público, imposibilitado la mayoría de las veces para abordar la realización de obras. Esa inversión produjo una modificación de la imagen urbana de Maracaibo, asunto que ampliará más adelante. Muchas obras de interés público se entregaban a una Junta para su administración; en el año 1894 el gobernador Muñoz Tébar después de inaugurar el nuevo acueducto y el empedrado y adoquinado de la calle de las Ciencias las entregó a las Juntas respectivas. Esto manifiesta la participación de la sociedad civil en este tipo de acción pública, aunque no se haya podido precisar la motivación ni la forma en que ella se dio. No menos próspero fue ese período en el aspecto cultural, con acierto llamado "época de oro" de Maracaibo, pues las manifestaciones intelectuales y las actividades culturales fueron particularmente fecundas durante el último tercio de la centuria pasada.

El sector político promovió su esfuerzo por dotar a la ciudad de obras importantes mediante una acción propagandística que se desarrollaba en el marco de celebraciones patrias u oficiales utilizadas para las inauguraciones de las mismas, en los discursos contenidos en las memorias que presentaban ante la Legislatura del Estado, en las exposiciones regionales y nacionales que tuvieron mucho auge a finales de la centuria. En el discurso político se insistía en la consagración de los gobiernos para hacer avanzar el progreso a través obras de fomento público y la protección a la industria, al comercio, a las letras y a las artes. El mejoramiento de los caminos y puentes de la ciudad, la instrucción popular, el telégrafo, correo, teatro, acueducto, carnicería, construcción de baños públicos, la canalización de las cañadas, la composición de las calles, formaban parte de los buenos propósitos emprendidos por las distintas administraciones para satisfacer las necesidades de la población.

Realizaciones urbano-arquitectónicas

Entre 1870 y 1900 se efectuaron cambios en edificios públicos y privados, tanto en escala como en estilo, se introdujeron novedades en el transporte urbano, se construyeron puentes, plazas y se remodelaron otras. Algunas obras y edificaciones procedían de la

década del 60. Entre ellas deben destacarse el Mercado de Abastos (1886), el teatro Baralt (1883), el Jardín Sucre (1895), la Plaza Urdaneta (1889), el Boulevard Baralt (1888), el nuevo cementerio de Las Delicias (1879), la Escuela de Artes y Oficios (1888), los muelles, malecones (1880), aduana, la nueva cárcel, el teléfono, la electricidad, el servicio de agua del lago, la pavimentación de algunas calles con piedras y ladrillos, arreglo y ornato del palacio de Gobierno, nueva sede del Concejo Municipal, el tranvía de tracción animal y el ferrocarril a vapor de Bella Vista. Jesús María Portillo en su obra “La ciudad de Maracaibo”, publicada en 1890, al referirse a las edificaciones privadas señala: “También el comercio tiene edificios adecuados para guardar sus artefactos, todos en consonancia con el progreso de la ciudad, sin que se queden atrás los industriales de cierta talla, ni los particulares que por su posición monetaria viven en suntuosas habitaciones, comparables a las mejores de cualquier capital de la América del Sur” (Portillo, 1890: 11).

Los cambios de la fisonomía urbana y los esfuerzos para ver realizadas las ideas modernizadoras evidenciaban la presencia en aquella mentalidad dirigente del pensamiento ilustrado y positivista que propugnaba el orden y el progreso como elementos para la evolución de la sociedad. Sin embargo, la mayor parte de la población maracaibera no se sentía identificada con los ideales de vida que impulsaron las elites porque no hacían falta en su mundo material e intelectual, reducido por las carencias y la desatención oficial a las necesidades básicas e inmediatas. La segregación del proceso productivo que se expresó incluso en la separación espacial dentro de la ciudad y de las ventajas que daba la actividad comercial portuaria a un minúsculo grupo, debieron ser otros factores determinantes en la posición de apatía o rechazo que asumió el sector mayoritario. Además, ese afán de modernización no se reflejó en las condiciones ambientales de la urbe, convertida en un sitio donde conservar la salud era lucha titánica y vivir “un milagro”. La prosperidad económica beneficiaba a un sector (elites políticas, comerciales e intelectuales) con obras suntuarias, mansiones y casas de campo bien provistas, mientras la mayoría repetía patrones de conducta ancestrales, y vivía sin recursos. Por otro lado, la situación que presentaban para finales del siglo los asuntos básicos de ornato y aseo públicos, ordenamiento urbano, vigilancia policial y otros relacionados con la vida diaria del

colectivo demuestran que la actuación política, tanto municipal como regional y nacional, dejó mucho que desear y estuvo orientada la mayoría de las veces a satisfacer apetencias personales de caudillos y grupos, a sostener y defender con el presupuesto ordinario y extraordinario las “revueltas” y “revoluciones” que de manera casi constante se presentaron a lo largo de todo el período, más que a satisfacer las urgentes necesidades públicas. Asimismo, los intentos por mejorar o modificar costumbres y comportamientos sociales no pudieron franquear las barreras culturales; a pesar de las mejoras en el aspecto urbano y arquitectónico, sobre la generalidad del colectivo seguía pesando el imaginario, modo de vida, valores y conducta tradicionales, en una población que se había duplicado en dos décadas (entre 1874 y 1894) a expensas, principalmente, de la procedente de áreas rurales⁹. Para demostrar esta situación baste revisar la legislación emanada de los entes oficiales y algunas de las quejas que expresaron sus habitantes sobre el estado de las calles, ornato y aseo de la Maracaibo decimonónica.

Estado de aseo y salubridad

En noviembre de 1877 un decreto de la gobernación renovaba algunas normativas de policía urbana y reclamaba otra vez de los ciudadanos el cumplimiento de esas disposiciones; entre ellas, el deber de los dueños de casa de reducir las portadas a la medida de diez o doce centímetros de ancho, a fin de que el enlozado quedase libre para el tránsito; la prohibición de atar animales a las aceras y embarazar éstas con objeto alguno para que quedaran libres al transeúnte; arrojar basuras a las calles en ningún punto de la ciudad, se señalaban los lugares fuera de la población designados para ello: para la parroquia Bolívar, la “Cañada Nueva”, para la de Santa Bárbara, la parte norte del “Pozo del Barro”, y para San Juan de dios, la “Cañada de Trujillo”. Esta disposición revela como el mismo gobierno al utilizar las cañadas como sitios para depositar basura propiciaba el desbordamiento de las mismas en época de lluvias y la dispersión de los desechos e inmundicias en las calles de la

⁹ Según el censo de 1874 la ciudad tenía 21.954 habitantes, de acuerdo al de 1881 la población había llegado a 31.921 hab. (Portillo, 1890), para 1894 contaba con 45.000 hab. (A.H.Z. Mensajes. Año 1894).

ciudad y en las orillas del lago; demuestra, además, la falta de criterio apropiado para un asunto tan vinculado con la salubridad pública.

En ese decreto se les daba a los dueños o encargados de edificios en ruinas y solares, diez días de plazo para empezar a repararlos; se ordenaba a los padres y tutores de los menores que vagaban por las calles recogerlos y hacerlos asistir a la escuela; así mismo la conservación de las vías; la prohibición de ensuciar o tizar los edificios con letras, rayas o manchas, como también la permanencia de marranos y perros en las calles y arrojar a ellas aguas y animales muertos (El Mensajero. Serie 1^a. 14-11-1877. N° 2).

El alumbrado público se consideraba un privilegio del que sólo gozaban algunas calles de la ciudad mientras que buena parte de ella permanecía en “profundas tinieblas” y espacios públicos como la Plaza de la Concordia (que luego se llamaría Plaza Bolívar) llena de luminarias que no despedían suficiente claridad debido a lo empañado de los vidrios. A esto se agregaba, el expendio de artículos en mal estado en el abasto público, el desorden en los puestos de venta, donde se mezclaban los productos de distinto género: “Se venden los plátanos junto con las confituras. Almidón, aceite, leña y carbón entre las mesas de lienzos y paños; el tabaco sobre el pan y el queso revuelto con las panelas”, en franco atentado contra la salubridad pública; el humo de los hornos de las panaderías se unía al que producía la quema de basura en los fondos de las casas; el descuido del jardinero de la plaza al no cambiar el agua de las pilas y el de los vecinos que no cubrían por la tarde los aljibes habían incrementado la plaga de zancudos. (El Mensajero, Ibidem)

El muelle se encontraba en un estado deplorable: se había caído la casa que servía de cubierta a los cargamentos y cargadores, también la “machina” para cargar bultos de gran peso que sin ella destrozaban la escollera, desaparecieron las argollas, las cintas de los bordes y las tablas del piso se hundían debido a que las grandes piedras que formaban su base se habían destrabado, algunas de ellas habían caído al fondo dejando las vigas en el aire produciéndose un movimiento de trepidación con la caída del más pequeño bulto. (El Mensajero. Ibidem.)

Días después, varios vecinos enviaron una nota al Gobernador para llamar su atención sobre algunas de aquellas situaciones, en ella destacaban el desaseo de las calles

“porque nadie se ocupa de barrerlas”, especialmente de la Plazuela de San Francisco a la Plaza de San Juan de Dios; explicaban:

En esas atravesías, señor Gobernador, se depositan indebidamente todas las basuras e inmundicias de las casas, y los animales muertos; todo esto forma una amalgama de fragmentos inmundos y asquerosos, que despiden miasmas, que infestan el aire, con perjuicio de la salubridad pública e impiden el tránsito, porque si no se va con mucho cuidado, se corre el peligro de un percance fatal en el calzado o en el vestido. No se puede andar, materialmente, por dichas calles: la suciedad que contienen es repelente y su aspecto hasta ruboriza al transeúnte. Agréguese a lo dicho, el mal que causan las partidas de marranos sueltos, los cuales tienen por chiquero las calles. Esto se nota singularmente en la hermosa calle del Comercio, que aquellos animales han echado a perder, hozándola en dichos puntos, en donde se revuelcan diariamente. (El Mensajero. Serie 1ª. 17-11-1877. N° 3)

Terminaban exhortando a la autoridad a hacer cumplir las leyes imponiendo las multas o arrestos, según los casos, a los vecinos que se resistieran a asear semanalmente el frente de sus casas; igualmente pedían que se ejecutaran las disposiciones referidas a los animales sueltos.

En el mismo periódico se denunciaba el abuso de las panaderías con el humo que desprendían sus hornos: “Noches hay en que la ciudad se encuentra envuelta en humo que pone a llorar a moco tendido vecindario y transeúntes. Ya que no pueden establecerse fuera del poblado que se les haga levantar el tubo de las chimeneas al doble por lo menos de su actual tamaño” (El Mensajero. Serie 2ª. 15-12-1877. N° 12)

Una de estas notas de prensa aludía al desagradable y bárbaro espectáculo que ofrecían los reclusos de la cárcel pública, a quienes correspondía la tarea de verdugos, cuando perseguían a los cerdos “tirando trancazo aquí, trancazo allá, hasta dar en tierra con las víctimas que en vano corren y van y vienen, en pos de salvación....Mientras tanto los muchachos gritan, las mujeres se horrorizan, los hombres censuran, los extranjeros se sorprenden y en tal función de escándalos, la policía sigue siendo la directora de escena...”; proponía el autor un método menos indigno que contemplara el uso de enlazadores o el arreo de los marranos hasta un corral, donde pudieran ser reclamados por sus dueños o vendidos para recabar fondos para la instrucción pública y para los apresadores (El Mentor. Mes I. 31-10-1878. N° 1).

Lo que se evidenció en los años siguientes demuestra la persistencia de esas condiciones y problemas urbanos de larga data en el proceso histórico de la ciudad y confirma la presencia de una mentalidad de viejo estilo dominando la acción diaria del colectivo en permanente pugna con la nueva mentalidad ilustrada y positivista que no logró imponer sus principios modernizadores ni mejorar sustancialmente el habitat urbano.

En artículo publicado en diario El Fonógrafo en 1881 se lee:

Como ciudad Maracaibo no puede vanagloriarse de ser muy bonita... Las calles son estrechas y regulares y las aceras adoquinadas con ladrillos; pero la parte del medio se compone únicamente de arena y sirve como de lecho natural a las aguas pluviales que se precipitan torrentosas, en cada aguacero, desde las colinas que están detrás de la ciudad. En verano esta especie de polvo es de lo más desagradable para caminar, puesto que a cada paso los pies se hunden en ella hasta los tobillos...(Serie12ª. 29-01-1881. N° 87)

O en éste de 1882 donde se alertaba de la posibilidad de perderse totalmente ante la indolencia ciudadana "el puente, el muelle, la casa de Gobierno, lo que aún se llama Jardín Público, la máquina hidráulica, las pilas, ...el alumbrado público, pues casi todos los postes están occidados (sic) en el pie, desnivelados, despojados de la pintura o betún que los ampara de la intemperie", denunciando acciones como el robo de las lozas del pavimento y aceras de la Plaza Bolívar (Ecos del Zulia. Año II. Serie 23. 22-07-1882.N° 526).

En otro artículo titulado "Nos Tragan!" se comenta:

Las orillas del lago tienen un bajío para cada bocacalle. Los moradores de esta ciudad no transitan, no caminan por sus calles, sino que navegan en un mar de arenas salitrosas y calientes, se hunden hasta el tobillo, sudan la gota viva, naufragan y se asfixian en ese piélagos, representación en miniatura del gran desierto africano... (El Posta del Comercio. Año III. Mes XXXII. 8- 03- 1882. N° 252)

Ese mar de arenas se formaba por la acción de las lluvias que como ríos corrían por las calles llevando consigo lo que podían arrastrar. Para tener una idea de lo que esto significaba para los pobladores, recurrimos al relato que hizo el cónsul Eugene H. Plumacher de una de esas ocasiones en que se inundó su casa de la calle Independencia con Páez en el cual describía como en esa vía "durante las fuertes lluvias se formaba como un enorme río trayendo desde los cerros detrás de la ciudad partes de casas, cercas y

animales ahogados. Yo mismo he visto personas ahogadas y he visto crecer el agua de esta calle hasta cinco pies del nivel de la acera, llevándose todo lo que consiga en el camino” (Plumacher, 1877-1890: 214)

Se señalaban como soluciones a ese problema el corte o represamiento de las cañadas para impedir la irrupción de las arenas a la ciudad o el empedrado de las calles y su posterior mantenimiento haciéndolas barrer constantemente, pero ninguna había sido emprendida con firmeza por alguno de los magistrados del Zulia. Según versión de un periodista, los gobernantes habían gastado sumas de consideración en fiestas y regocijos en cada período administrativo, “cuyo recuerdo se pierde con el eco del último disparo de cañón”, cuando esas sumas reunidas podían haber formado un cuantioso caudal con cual se habrían podido llevar a cabo obras de pública utilidad” (El Fonógrafo. Año IX. Serie 93. 02-03-1888. N° 1.834). A esto hay que agregar la acción de los vientos que azotaban la ciudad desde finales de año hasta mayo o junio, en que se iniciaban las lluvias. Hileras de polvo levantadas por los ventarrones que, según los columnistas de prensa, había mejorado su calidad ya que no se trataba de una vulgar arena gruesa sino de un polvillo fino que se introducía por las vías respiratorias cubriendo los pulmones y provocaba afecciones bronquiales o pulmonía.

Una crónica de 1891, que su autor presenta como un "artículo ventoso y empolvado", dedicado al Jefe Civil del Distrito y a la Municipalidad, planteaba aquella situación y proponía que se regaran por lo menos dos veces al día las calles de la ciudad con agua del lago; terminaba con las posibles respuestas que cada uno daría de acuerdo a su procedencia o interés:

Un jefe civil contesta: "porque el concejo no quiere hacerlo."

Un munícipe: "porque no hay rentas."

Un recaudador: "porque en este año, ni en el anterior, ni en el otro, etc., nadie ha pagado las patentes, ni los medios alquileres, ni ninguna otra contribución...."

Un catarriente energúmeno: "no riegan porque los señores munícipes carecen de narices, de bronquios, de pulmones y de...entrañas. (Aquí disparó un estornudo como un trancazo que desbarató la reunión.) (El Fonógrafo Año XII. Serie 129. 13-03-1891. N° 2.674)"

O este otro, con una chispa de humor fino como el polvillo aludido:

Ya no se camina por aceras de cemento romano ni por calles adoquinadas o empedradas, se camina por mares de arena, entre nubes de tierra finísima como las tarjetas de visita que acaba de recibir la Imprenta Americana. Los trajes dejan de lucir sus colores para tomar el de los papeles de un archivo de la edad media y reinan los eclipses totales de miradas: quien va a atreverse a abrir los ojos!...

Y en medio de tal calamidad no llueve, ni se abaratan los plátanos ni otros artículos de primera necesidad; lo único que abunda es el polvo. (El Fonógrafo, Año XII, Serie 130. 04-04-1891. N° 2.690)

El ornato, costumbres y comportamientos de sus habitantes encontraron en la prensa algunas críticas como ésta de 1883, en la cual el cronista luego de elogiar las bellezas de la ciudad se dedica a hacer notar el descuido en esos asuntos:

...me llaman la atención infinidad de garabatos, rayas, figuras obscenas y vocablos, que, por indecorosos, ningún diccionario ha podido registrar en sus columnas, con que están embadurnadas todas las paredes. Pero lo que más me sorprende es ver que los bocelos de las zapatas y las jambas y voladas de las lumbres están lastimosamente destrozados hasta la altura de dos metros, poco más o menos; deterioro que no puedo imputar a la acción destructora del tiempo, porque también lo advierto en las casas acabadas de edificar. (Maracaiberadas, 1984: 23)

Continúa más adelante enumerando una serie de escenas que ocurrían cotidianamente entre la Muralla y el Mercado: mulas sueltas corriendo por el medio de las calles "lanzando coces a los transeúntes", marranos "paseándose libremente", burros y caballos en las aceras amarrados a los postigos de las ventanas "mirando muy seriamente al interior de las casas", el descuido de la gente, su deplorable tendencia a la destrucción y su poco respeto hacia el público. El año anterior a esta queja, la autoridad había intentado de nuevo ponerle fin a esta situación; en una resolución oficial emanada de la Jefatura Civil del Distrito Maracaibo, publicada en diario El Posta del Comercio en julio del 83, se le informaba a los dueños de cerdos, cabras y otros animales que "de una parte propendan al desaseo de la población, y de otra causen graves daños a los árboles, edificios y calles" de la prohibición de mantenerlos sueltos o circulando libremente. El desacato acarrearía la reclusión de los animales y su posterior venta por cuenta del Hospital de Chiquinquirá (Año III, Mes XXXII. 8- 03- 1882. N° 252). Esta cuestión de los animales sueltos en las calles no

era algo nuevo, formaba parte de viejas costumbres que se remontaban a los primeros tiempos de la ciudad. En 1877 se publicó una denuncia en estos términos:

En que quedamos por fin?

Las aceras son para los burros o para los traficantes?

Cuán triste es tener que tirar nuestras familias en las arenas cuando encontramos un señor burro o caballo dividiendo la acera en dos mitades... Cuando pasamos delante de un burro y tenemos que saludarlo, dándole la acera, triste es confesarlo, nos acordamos del Señor Gobernador y lamentamos no haya tratado de evitar el abuso de una manera perdurable. (Diario del Zulia. Serie 24. 14-03-1877. N° 545)

Al parecer los marranos eran, entre los ejemplares de hábitos callejeros, los más asiduos y persistentes, incluso a altas horas de la noche, en las que aprovechaban la somnolencia de los policías para disfrutar de lodazales y lugares húmedos. También las cabras y chivos causaban perjuicios a los vecinos, al comerse ropa y cuanta cosa comestible lograban alcanzar.

Esa libre circulación de animales por las calles evidencia rasgos de una ruralidad que convivía con los elementos de modernidad presentes en la ciudad; ese aspecto pueblerino y ordinario atentaba contra la aspiración de vida civilizada que deseaban conquistar algunos sectores de la sociedad maracaibera, pero que en la realidad tropezaba con añejas tradiciones y conductas cuyo cambio no había sido posible lograr. La vinculación entre el elemento rural y el urbano era muy estrecha debido a diversos factores, entre ellos, la cercanía a la ciudad de unidades de producción (hatos, hatillos, retiros, posesiones, fincas) que formaban parte de la actividad económica que desarrollaban algunas familias que vivían en Maracaibo; prueba de esta relación es la presencia de numerosos partidos rurales en el nomenclator geográfico de la ciudad para finales del siglo XIX, como fueron Ancón Alto, Ancón Bajo, Jobo Alto, Jobo Bajo, Macandona y Sabaneta Larga pertenecientes a la parroquia de Chiquinquirá y San Juan de Dios; Monteclaro Bajo a la de Santa Bárbara y los vecindarios Los Haticos, La Arreaga, Ranchería, San Juan, en Cristo de Aranza (Nomenclator Geohistórico del Estado Zulia 1800-1980, 1985); este hecho se confirma, además, en la testamentaría de ese período, en la cual aparecen en los inventarios de bienes personas con casa de habitación en la ciudad y propiedades rurales

dedicadas a la crianza y siembra de árboles frutales ubicadas en los distritos rurales mencionados. Por otra parte, diariamente llegaban a la ciudad los criadores y productores de las cercanías con sus bestias y carretas donde transportaban su mercancía hasta el mercado, convirtiendo el frente y los alrededores del lugar en una verdadera concentración de jumentos. Así mismo, la gente de los campos aledaños se movilizaba hacia la ciudad para utilizar los servicios y dotaciones con que ésta contaba, como mercado, escuelas, hospitales, medicinas, etc. También se establecían en ella de manera permanente, muchos terminaban engrosando la población marginal de las barriadas ubicadas en los alrededores del núcleo central, reforzando la presencia en la ciudad de un colectivo no urbano que repetía en su comportamiento diario patrones de vida ancestrales. Es de tomar en cuenta igualmente que esa imagen semi rural la provocaba la utilización de burros, mulas o caballos, que la gente amarraba en cualquier lugar, como la forma de locomoción y transporte de la mayoría; y el hecho de que casi todas las familias criaban en sus patios cochinos, cabras, gallinas y otros animales comestibles, que dejaban sueltos para que buscaran alimento¹⁰ causando todos los inconvenientes relatados.

En cuanto al aseo, no es exagerado aseverar que las calles y terrenos de la ciudad eran el principal depósito de la basura, debido no sólo a las deficiencias de los encargados de su recolección y a la falta de actuación de la policía, sino a la conducta de la población que, en general, la lanzaba a las vías o a los solares desocupados; muestra de ello se encuentra en una queja publicada en la prensa en 1897, firmada por “Una víctima” que se dirige a “Todos los interesados directa e indirectamente”, entre ellos, al gobernador, la “señora” policía, al “Muy Ilustre Concejo Municipal” y al “MUY CULTO VECINDARIO, eterno e incansable proveedor del *histórico* basurero del extremo Este de la calle de Bolívar” en estos términos:

Tengo el honor de participar a ustedes, que acabo de hacer limpiar a mi costa la parte del

¹⁰ Elisabeth Gross criaba cerdos en su hato de Los Haticos para obtener manteca y un poco de carne, esto lo hacía para asegurarse de la calidad de los animales pues según ella afirmaba la grasa que se producía en la ciudad no se podía comprar, lo mismo que la carne, " pues aquí los animales, igual como los perros, andan por la calle y comen toda clase de porquerías" (Gross, E., 1989:164).

susodicho que amenazaba ya pasar por encima de la porción más baja de la cerca que separa el último patio de la casa que habito, del célebre callejón.

Estoy seguro que muy pronto volverá a estar como estaba, pues sé demasiado que no debo hacerme ninguna ilusión en el particular; tanto más, cuanto que mientras se llevaba a efecto aquel trabajo por un lado, por el otro se seguía aportando nuevos materiales para esa...

Exposición regional sui generis.

No hay, pues, más remedio que paciencia, y barajar.

Liberté, égalité, fraternité, y...

¡SUCIETÉ! (El Fonógrafo. Año XIX.. Serie 205. 22-07-1897. N° 4.524)

En cuanto al ordenamiento urbano se observaba un desorden en la construcción, atribuido a la falta de reglamentación y a la carencia de una policía especializada en el ramo, lo cual había ocasionado que la mayoría de las calles fuesen “torcidas y angulosas; y no pocas obstruidas por tapones y martillos al capricho de los dueños que no miran más allá de su propia comodidad o interés particular” (El Fonógrafo. Año III. Serie 17. 27-07-1881. N° 128). Las irregularidades en las construcciones en el centro de la ciudad, donde se levantaban algunos edificios y casas que interceptaban el curso de calles alterando el ordenamiento y trazado urbano, había sido una característica del crecimiento de ella desde sus inicios. En cuanto a arquitectura, las autoridades concentraban su atención en las vías más cercanas al puerto y áreas centrales, para mantener la imagen agradable que su fachada general debía ofrecer a los visitantes que llegaban; de allí el empeño de la municipalidad en prohibir construcciones en el casco histórico y en los terrenos que lindaban con el lago, en los frentes de la ciudad, que no cumplieran en su orden arquitectónico con las normas de ornato público. Ello condujo a la apropiación de los terrenos centrales por parte de las clases pudientes¹¹, cuyo ingreso permitía levantar edificaciones dentro de lo establecido por la normativa legal aunque no siempre cumplieran con ella y obligó a la gente pobre a ubicarse hacia la parte norte y oeste, en las áreas más retiradas, como El Saladillo y el Empedrado, donde abundaban las casas de enea y bahareque o barro. Esto venía repitiéndose desde tiempo atrás. El descuido general de la ciudad en cuanto a la

¹¹ En las testamentarías localizadas en el Registro Principal del Estado Zulia se encontraron personas que tenían diecisiete o más casas de su propiedad ubicadas en el área central, destinadas al alquiler. (Registro Principal. Civiles. Mortuorias. 1860-1900).

problemática urbana que revelaba el entorno cotidiano del maracaibero era atribuida principalmente a falta de autoridad, a la no aplicación de la ley y a deficiencias en la acción policial; recuérdese que en la nueva mentalidad se consideraba a la policía el brazo ejecutor de lo contemplado en las leyes y, por tanto, uno de los soportes fundamentales en el cambio de las costumbres sociales. El sector oficial, por su lado, señalaba también que el empeño de los gobiernos muchas veces se estrellaba contra la inercia de los ciudadanos y la apatía del comercio, en una demostración de falta de espíritu público “bien inspirado” (A.H.Z. Memoria del Gobernador Bernardo Tinedo Velasco. Año 1881).

A manera de conclusiones

Todas esas situaciones relacionadas con las costumbres no pudieron ser modificadas durante todo el siglo XIX, a partir de 1830 cuando se crearon las instituciones políticas de la República y, muy especialmente, a finales de esa centuria, a pesar de que fueron atacadas con medidas de diversa índole. Las razones que más pesaban sobre la realidad de Maracaibo eran las que tenían que ver con las circunstancias socioeconómicas y culturales que rodeaban a la gran mayoría y con la práctica política que había conducido a la desconfianza en las leyes y en quienes las aplicaban. En una realidad signada por la miseria general que obligaba al trabajo en la calle a todos los miembros de las familias pobres, incluidos los niños que quedaban sin oportunidades de educación ni formal ni doméstica debido a que las madres tenían que descuidar y desatender sus deberes porque en sus hogares faltaba lo elemental para la vida material. Ambas circunstancias alejaban a estos sectores de la formación intelectual, del contacto con las artes, diversiones y gustos de la gente ilustrada. La fuerte identificación con sus propios elementos culturales y su resistencia al cambio habían actuado como un mecanismo de defensa frente a las imposiciones de un sector que en el aspecto social y político había demostrado irrespeto a la ley, propensión a la corrupción y al favoritismo, a la ostentación y al lujo, al trato discriminatorio y al menosprecio hacia las formas de vida del pueblo, etc. La falta de modelos idóneos en esa cúpula social y política atentó contra cualquier pretensión de

cambio de costumbres sociales, pues su comportamiento, en muchos casos, negaba lo que se exigía a los otros sectores.

Por otra parte, la población menos favorecida observaba a un sector comercial preocupado básicamente por obtener cada vez mayores beneficios, comodidades y placeres personales; para este grupo Maracaibo era principalmente un lugar para hacer dinero, al punto de laborar incluso los domingos y días de fiesta, situación que llegó a ser criticada por la prensa por atentar contra las costumbres religiosas y modo de vida local; ejemplo de esto es la nota aparecida en El Mentor en el año 1880 en la cual se decía lo siguiente:

¿No son suficientes seis días de trabajo continuo para los pobres dependientes, que pudieran los domingos tomarse un descanso muy natural y necesario a su edad y condiciones higiénicas?...¿Por qué se quiere violentar la conciencia pública, metiéndose en el bolsillo las creencias, las costumbres, las leyes de policía, la higiene y la conveniencia social?

¿Por qué queremos perder, más de lo que la tenemos, la fisonomía de pueblos cristianos, que veneran todos el domingo como día de descanso del cuerpo, de regocijo para el espíritu, de concentración en sí mismos para pensar un poco sobre asuntos algo más serios que la venta de unas zarazas, o el cobro de algunos cuartillos? (El Mentor. Mes 16. 06-03-1880- N° 41)

Concluía el articulista pidiendo a los comerciantes seguir el ejemplo de los ingleses, al gobernador hacer cumplir la ordenanza de la materia y al público “el proponerse no comprar ni un centavo los domingos”.

Para finalizar, es necesario considerar en el aspecto político la presencia durante todo el Siglo XIX de gobiernos centralizadores y personalistas que limitaron con diversas medidas los recursos asignados a las regiones y favorecieron la ejecución de obras y mejoras en las ciudades más importantes del centro del país, especialmente en la capital de la república. Además, el sector político local nunca tuvo un proyecto global para la ciudad, siempre actuó espasmódicamente, sin continuidad ni esfuerzos sostenidos. La actuación política tanto municipal como regional y nacional dejó mucho que desear y estuvo orientada la mayoría de las veces a satisfacer apetencias personales de caudillos o grupos, a defender y sostener con el presupuesto ordinario y extraordinario las “revueltas” y “revoluciones” que de manera casi constante se presentaron a lo largo de todo el período. Esta situación produjo funestas consecuencias en todos los gobiernos y burló las esperanzas

de los pueblos que deseaban una administración gubernamental que diera respuesta a las más urgentes necesidades públicas.

Bibliografía

- Anuario Estadístico de la Sección Zulia, 1889. Imprenta Americana. Maracaibo.
- Arocha, José Ignacio, 1949, *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico del Estado Zulia*, Editorial Avila Gráfica, Caracas.
- Bermúdez B., Nilda, *Vivir en Maracaibo en el Siglo XIX*, 2001, Gobernación del estado Zulia- Acervo Histórico, Colección V Centenario del Lago de Maracaibo, Maracaibo.
- Besson, Juan, *Historia del Estado Zulia*, 1973, Ediciones Banco Hipotecario del Zulia, Maracaibo.
- Cardozo G., Germán, *Maracaibo y su Región Histórica*, 1971, Editorial de la Universidad del Zulia, Colección Centenario de L.U.Z, Maracaibo.
- González S., Beatriz; y otros, *Esplendores y miserias del siglo XIX*, 1991, Monte Ávila Editores Latinoamericana, Caracas.
- Gross, Elisabeth, *Vida alemana en la lejanía*, 1989, Asociación Humboldt, Maracaibo.
- Muñoz T., Jesús, *El personalismo y el Legalismo*, 1977, s/e, Caracas.
- Nomenclator geohistórico del Estado Zulia 1800-1980*, 1991, Serie: Rescate, Centro Zuliano de Investigación Documental y Red de Bibliotecas Públicas. Región Zuliana, Maracaibo.
- Parra, Fabiola, *La elite y el poder político en la transformación urbana del Cantón Maracaibo: caso Maracaibo (1830-1860)*, 1991, Tesis de Maestría en Historia no publicada. Facultad de Humanidades y Educación, Universidad del Zulia, Maracaibo.
- Portillo, Jesús M., *La ciudad de Maracaibo*, 1890, Imprenta Bolívar-Alvarado, Maracaibo.

Urdaneta Q., Arlene, *El Zulia en el Septenio de Guzmán*, 1992, Fondo Editorial Tropykos, Caracas.

Fuentes Documentales Manuscritas

Acervo Histórico del Estado Zulia. Memorias, Años 1870-1892.

Archivo del Concejo Municipal de Maracaibo. Expedientes Diversos. Años 1870-1899.

Registro Principal del Estado Zulia. Civiles. Mortuorias. Años 1860- 1900.

Plumacher, E. Memoirs 1877-1890. Tennessee State Library and Archives.

Hemerográficas

El Diario del Zulia N° 545. Año 1877.

El Mensajero. N° 2, 3, 12. Año 1877.

El Mentor. N° 1. Año 1878; N° 41. Año 1880.

El Fonógrafo. N° 87, 128. Año 1881; N° 1834. Año 1888; N° 2.674, 2.690. Año 1891; N° 4.524. Año 1897.

Ecos del Zulia. N° 526. Año 1882.

El Posta del Comercio. N° 252. Año 1882.

Revista El Zulia Ilustrado, Números 5, 11, Año 1889.