

EL COMERCIO DEL ANTIGUO ESTADO ZAMORA Y EL ROL DESEMPEÑADO POR LOS CARROS DE MULAS

Por VIRGILIO TOSTA*

Para 1928, era tan grande e importante la penetración lograda por el comercio de las ciudades ubicadas en la zona centro-occidental del país en los mercados zamoranos, que ahora no vacilamos en afirmar que, para esa época, ya se había consumado la sustitución o reemplazo del comercio fluvial de Zamora con Ciudad Bolívar, por las relaciones mercantiles con las plazas del Centro de la República, a través de las rutas terrestres.¹ Tal sustitución o reemplazo comenzó a gestarse en los inicios de los años veinte, como ya lo advertimos en capítulos anteriores de este libro. Pero a medida que la década avanzaba, perdían terreno los intercambios comerciales de las poblaciones de Zamora con Ciudad Bolívar, mientras que los contactos mercantiles con el Centro de la República, se incrementaban.

Recordará el lector los diversos testimonios que hemos presentado, con relación a la decadencia de los intercambios mercantiles entre los pueblos de Zamora y Ciudad Bolívar. En esos documentos, puede notarse una especie de lugar común, representada por la existencia de una crisis constante, que se manifestaba en una paralización de los negocios, cada vez más prolongada.

Esos documentos o testimonios, consistentes en noticias, informaciones, artículos, cartas o telegramas, nos hablan reiteradamente de una "pesadez en las ventas" de los establecimientos comerciales de Ciudad Bolívar; así como del "poco movimiento de exportación e importación" en la plaza.

Semejante situación permanecía igual durante seis o siete meses al año, de noviembre a mayo, en coincidencia con la estación seca.² A partir de junio, y hasta octubre, solía haber alguna mejoría en el comercio mayorista de Ciudad Bolívar, y se hacían despachos de mercancías y víveres desde esta plaza, en vapores que viajaban para las poblaciones del Alto Orinoco, Apure y Arauca, y con menos frecuencia para Puerto de Nutrias. Y a pesar de que en los meses señalados, correspondientes al invierno, tanto el Orinoco como el Apure, tenían "caudales

* Numerario de la Academia Nacional de la Historia, Sillón "Y".

1. Esas plazas del Centro eran Valencia, Caracas, Puerto Cabello, Barquisimeto, etc.
2. La estación seca, generalmente comenzaba en noviembre de un determinado año y concluía en abril o mayo del año siguiente.

de aguas suficientes para la navegación a vapor”, sin embargo, el estado general de los negocios en Ciudad Bolívar, continuaba siendo de *parálisis* y *pesadez*.

Para el año de 1928, Puerto de Nutrias había perdido la importancia económica que tuvo antes y sus relaciones mercantiles se efectuaban, de manera casi exclusiva, con algunos pueblos de Apure: San Fernando, Guasdualito y Palmarito, con el empleo de los tradicionales bongos. El comercio fluvial comenzó a desaparecer. El cauce de los ríos empezó a reducirse, y nadie se acordó de canalizarlos o limpiarlos. La desvalorización total de la pluma de garza fue un terrible golpe para Puerto de Nutrias. Importantes comerciantes de la plaza se radicaron en otros lugares. Familias enteras salieron a educar sus hijos en diferentes partes. Algunas casas de comercio se declararon en quiebra y cerraron sus puertas.

El crudo y largo invierno de 1927, lejos de estimular la navegación a vapor entre Ciudad Bolívar y Puerto de Nutrias, más bien contribuyó al aislamiento de esta última plaza, porque no se comunicaba con Ciudad Bolívar, y muy poco con el resto de las poblaciones zamoranas, debido al pésimo estado de los caminos. Fue tan enorme la inundación de que fue objeto Puerto de Nutrias en el invierno de ese año, que gran parte de la población se encontraba metida en el agua. Durante ese invierno, prácticamente ninguna comunidad de Zamora se comunicó comercialmente con Puerto de Nutrias. El aislamiento ese año fue casi total, y los comerciantes del Estado sólo ansiaban que cesara el invierno, para restablecer sus intercambios con el Centro de la República, sobre todo, con Valencia, y para reanudar sus negociaciones por la vía de la Cordillera, con poblaciones de Mérida y Trujillo, hasta Maracaibo.

* * *

Mucho antes nos hemos referido al rompimiento de relaciones de las casas comerciales de Libertad de Barinas con los almacenes de Ciudad Bolívar, conforme a la versión ofrecida por el señor Antonio J. Gutiérrez. Este caballero nos recuerda las ventas con “el tabaco dulce” y el café que se producían en el distrito Rojas del Estado Zamora; dos productos que tuvieron mucha demanda en Ciudad Bolívar, donde eran pagados a precios halagadores. Por esta razón, los mercaderes de Libertad “adelantaban dinero y víveres a los agricultores del distrito”, a cuenta de las cosechas de estos frutos, con la seguridad de que serían adquiridos por los almacenes de Ciudad Bolívar. Agrega el señor Gutiérrez que semejantes negociaciones con Guayana fueron normales y productivas hasta el año de 1922, poco más o menos; pero que a partir de entonces, esas relaciones comenzaron a deteriorarse, debido a la introducción de dos factores negativos: la “mala fe” de algunos productores del distrito Rojas y “el dolo” por parte del comercio de Ciudad Bolívar.

Mala fe en los productores, porque ciertos individuos “humedecían las hojas de tabaco con las cuales elaboraban los manojos y las pacas”; o colocaban dentro de los manojos diversas plantas para darle mayor peso y rendimiento al artículo; pero desmejorando notablemente la calidad. Y dolo del comercio de Ciudad Bolívar, porque las firmas de esta población, en noviembre anunciaban por telé-

grafo a los comerciantes liberteños, el precio que pagarían por el tabaco de la próxima cosecha. Con base en esta oferta, los compradores de Rojas adelantaban dinero y víveres a los agricultores.

Llegado el mes de mayo del año entrante, cuando se iniciaban las lluvias, época en que los comerciantes de Ciudad Bolívar suponían que los mercaderes de Libertad estaban recibiendo las cosechas de los agricultores, llegaba a esta población un nuevo telegrama, con el anuncio de un precio menor al ya fijado. Este cambio en las reglas del juego, como es lógico, ocasionaba graves pérdidas a los comerciantes de Libertad de Barinas, quienes se veían forzados a realizar las remesas del producto para no perderlo todo. Añade don Antonio Gutiérrez, que a veces solía suceder algo peor aún, esto es, que, cuando los embarques estaban por arribar a Ciudad Bolívar, venía otro mensaje telegráfico, con el anuncio de una nueva baja en el precio del tabaco.

Tal comportamiento se fue agravando, hasta que en los años de 1924 y 1925 culminó en “el fracaso total”, según el juicio del señor Gutiérrez. Acaeció entonces lo siguiente: primero, llegó un telegrama para el comercio de Libertad, en el cual se “anunciaba la compra del tabaco con regateo”, y después de efectuados los embarques del producto, vino de Ciudad Bolívar otro mensaje, en el cual se expresaba que no se compraría el tabaco de ese año. Poco después llega a Libertad un nuevo telegrama, donde se anunciaba que habían llegado a Ciudad Bolívar las remesas de tabaco; pero que por falta de almacenes disponibles, se habían visto obligados a echar las cargas en el caudal del río. De esta manera, los comerciantes de Libertad de Barinas experimentaron grandes pérdidas en sus negocios; cortaron sus intercambios con Ciudad Bolívar y se dedicaron a buscar otros mercados en las poblaciones del Centro de la República, los cuales, a decir verdad, no les eran desconocidos.

La versión del señor Gutiérrez para explicar el fin de las relaciones mercantiles entre el distrito Rojas y Ciudad Bolívar, quizás pueda parecer un poco fantástica o *truculenta*; pero debe tener su fondo de verdad. Nosotros conocimos en 1958 al señor Antonio Gutiérrez en Libertad de Barinas, y lo visitamos con cierta frecuencia en la década de los 60. Era un caballero culto y afable, miembro de una familia distinguida y persona que gozaba de aprecio en la región. Allí nació y se hizo hombre. Tenía un conocimiento personal y directo de todo cuanto aconteció en aquellos lugares durante las primeras décadas del siglo XX. Por eso, sus testimonios merecen crédito aunque no siempre parezcan objetivos, y den la impresión de ser un poco extraños o irreales.³

Cualquiera sea el juicio que nos merezcan las apreciaciones del señor Gutiérrez, una cosa es cierta e indubitable: que para el año de 1924, las relaciones mercantiles entre Zamora y Ciudad Bolívar habían perdido la importancia que tuvieron antes; por no decir que estaban agonizando; mientras que los contactos con el Centro del país eran cada vez mayores.

3. Sobre este asunto nos habla el señor Antonio J. Gutiérrez, en su libro *Libertad y su Patrona Nuestra Señora de La Paz* (Obra inédita).

Tenemos un valioso testimonio que data, precisamente, de 1924; un documento que arroja mucha luz sobre este asunto. Consiste en una extensa carta, fechada en Sabaneta de Barinas el 19 de septiembre de ese año, dirigida por el comerciante Luis Mazzei al señor Oswaldo Stelling, en Caracas. Por ser un testimonio de mucho mérito, gracias a lo esclarecedor de la materia de que estamos tratando, lo vamos a glosar detalladamente.

Luis Mazzei acababa de recibir una carta de Stelling, fechada en Caracas el 27 de agosto. Hacía poco, este señor había estado de visita en Zamora, movido por razones de negocio. Parece que tenía la intención de explotar el ramo de la madera en la selva de Masparro, y sacar el producto por el río, primero a Libertad, y luego a Puerto de Nutrias, para finalmente, y siempre en vapores, trasladar la madera al Centro del país, llevándola hasta La Guaira y Puerto Cabello. Debido a su interés en el negocio, Oswaldo Stelling se entrevistó en Caracas con el presidente de la Compañía de Navegación, cosa que agradó mucho a Luis Mazzei, por los motivos que ya veremos.

En un párrafo de su contestación, el comerciante de Sabaneta dice al señor Stelling: "Muchísimo me ha gustado que Ud. haya hablado con el Presidente de la Navegación, pues ése es uno de los puntos interesantísimos para Zamora, y también para Ud., que de mucho le serviría que pudieran llegar vapores pequeños hasta Libertad, o la Espumosa, punto intermedio entre Libertad y Tampacal..."⁴

En su comunicación para Stelling, Luis Mazzei expresa que las balsas de madera, podrían ir por el río Masparro, desde Tampacal a la Espumosa, "viendo la seguridad de que un vapor, aunque pequeño, se llevara esa madera". Según Mazzei, esto sería muy conveniente para las empresas de Stelling; pero también podría prestarles "un gran servicio tanto al comercio como a la agricultura", si la Compañía de Navegación se empeñaba en hacer "que los productos del Estado Zamora, pudieran ir a La Guaira o Puerto Cabello, y esto es asunto solamente de la Compañía, pues deberá ponerse en condiciones, relativas a fletes, de modo que el comercio vea la facilidad del transporte, y que a la vez no sea costoso".

Debemos hacer aquí un comentario. Fíjese el lector que Mazzei habla de lo útil que sería para el comercio y la agricultura de Zamora, que la Empresa de Navegación estableciera un servicio de vapores, para conducir los frutos del Estado hasta La Guaira o Puerto Cabello. Observe el lector que Mazzei no dice a *Ciudad Bolívar*, aunque esos barcos navegarían forzosamente por el Masparro, el Apure y el Orinoco, pasando de manera obligatoria por Ciudad Bolívar, para después bajar al mar y seguir por la costa hasta La Guaira o Puerto Cabello. El hecho de que Mazzei prescindiera de Ciudad Bolívar, con relación a este comercio de Zamora, es algo de suma importancia, por lo que más adelante señalaremos, y que el lector, si no es lerdo, ya debe estar intuyéndolo.

Dicho lo anterior, el comerciante de Sabaneta agrega que el café que se cosechaba en el distrito Bolívar, "podía encontrar por esa vía, una salida mejor

4. Es bueno que el lector sepa o recuerde que Tampacal es el antiguo pueblo de Masparro, situado en la ribera del río Masparro, en la selva de este nombre, rica en maderas.

para sus acopios”, y cosa igual se haría con el algodón que se estaba cultivando en los distritos Rojas y Obispos. Luego añade una observación tan oportuna como importante. Dice Mazzei que la Compañía de Navegación debería tomar en cuenta esta realidad o situación, y pensar antes que nada, en reducir los fletes, porque, de no hacerlo, los comerciantes de Zamora preferirían enviar sus frutos a Valencia y Puerto Cabello en carros de mulas, a módicos fletes y sin los riesgos de la ruta fluvial.

Luis Mazzei insiste en la idea de la ruta fluvial y marina entre las poblaciones zamoranas y las plazas de La Guaira y Puerto Cabello, que era como decir también Caracas y Valencia, por razones obvias. Agrega que un vaporcito de una “toldilla reducida”, propio para levantar cargas, “sin puestos para pasajeros bien podría entrar a Libertad de Barinas, y en ciertas épocas también a Torunos”. Pero en el supuesto de que los vapores no pudieran llegar a Torunos, ésta sería “una dificultad fácil de allanar”, porque, aunque no entrasen los vapores hasta Torunos, “habiendo cargas, no faltarían quienes pensasen en construir bongos grandes”, semejantes a los que hubo en el pasado; y no sólo bongos, sino lanchas muy regulares, como los grandes bongos y las lanchas que tuvieron años atrás Pascual Filardo, Avelino Leiva y otros comerciantes de Libertad de Barinas.

En la carta de Mazzei para Stelling, hay un párrafo de sumo interés, que habla de un asunto que no recordamos haber tratado antes, con relación al comercio de Caracas con los pueblos de Zamora, y es que ese comercio no sólo se hacía por la vía terrestre que hemos llamado del Centro; sino que también se realizaba por la ruta del mar y de los ríos, naturalmente en invierno. Las mercancías eran embarcadas en La Guaira, y los vapores costaneros las conducían a Ciudad Bolívar, donde eran trasbordadas a los vapores que hacían los viajes a Puerto de Nutrias.

Este aspecto de las relaciones mercantiles de Zamora con Caracas, mediante el empleo de naves, es una evidencia más de la enorme penetración que habían logrado las poblaciones del Centro del país en los mercados zamoranos, en sustitución o reemplazo de los intercambios con Ciudad Bolívar. Teníamos conocimiento de contactos semejantes, pero con Puerto Cabello. Recordemos que la casa Behrens & Compañía de esta ciudad despachaba medicinas con destino a Sabaneta de Barinas, utilizando la navegación de la costa y de los ríos Orinoco y Apure. La firma Behrens, de Puerto Cabello, enviaba la carga en consignación a la sucursal en Ciudad Bolívar, y ésta se ocupaba en realizar el reembarque de las medicinas, en uno de los vapores que viajaban a Puerto de Nutrias, y de este lugar eran llevadas finalmente a Sabaneta, por lo general en carros de mulas.

Según la carta de Luis Mazzei para Stelling, este procedimiento ofrecía una desventaja: que el acarreo de las mercancías demoraba mucho tiempo, y esto perjudicaba a los comerciantes que hacían las compras en Caracas. Por lo tanto, la Compañía de Navegación no sólo “debería pensar en mejorar el tipo de flete; sino también en la importancia de hacer llegar las cargas a su destino en breve tiempo”.

Y ahora viene el párrafo quizás más importante de la carta de Mazzei, con relación al comercio de Zamora con Ciudad Bolívar. Dice textualmente: "El comercio de Zamora ya no tiene esas negociaciones con Ciudad Bolívar, porque aquel comercio vende todo más caro que Valencia, Caracas, etc., y además, tenemos el sinnúmero de gastos, acarreo (acá y allá), manifiesto, seguro, almacén, comisión, etc.; mientras que por Valencia, todo viene directamente a nuestras casas, sin riesgos, y en Valencia nos cobran una comisión módica por recibir, almacenar y despachar; pero si la Compañía tomara todo esto en consideración, no importaría que Ciudad Bolívar no vendiera para esta región, pues, vendrían las mercancías de Caracas, Puerto Cabello, etc. Yo creo que Ud. puede hacerle ver todas estas conveniencias al Presidente de la Navegación, ya que él está tan dispuesto a conquistarse los fletes de estas regiones".⁵

Esas comisiones, seguros, impuestos y requisitos en general establecidos en Ciudad Bolívar, sin duda eran molestos para los comerciantes de Zamora, porque perjudicaban sus intereses; a lo cual se añadía un trato poco inteligente por parte de las casas mercantiles de Ciudad Bolívar, para con sus relacionados o clientes de las poblaciones zamoranas. Eso constituía una "política" que no era nueva, y que contrastaba con la manera comprensiva, inteligente y cordial que empleaban las firmas comerciales de Valencia o Puerto Cabello en el trato con la clientela.

Esta realidad o situación no escapó al Coronel Agustín Codazzi, Gobernador de la Provincia de Barinas a mediados del siglo XIX, quien entonces pronosticó que tarde o temprano, el comercio de Carabobo se adueñaría de los mercados barineses, en sustitución de los intercambios de los pueblos de la Provincia con Ciudad Bolívar. Que esa penetración o conquista sería obra del tiempo y de unos cuantos arreglos y trabajos en las vías de comunicación o caminos.

En cambio, la "política" representada por un trato afable e inteligente, ejercitada por las casas mercantiles de Valencia, Puerto Cabello o Caracas, para con los comerciantes de Zamora, encuadraba en lo que modernamente constituye un acertado uso de las relaciones públicas y humanas. Mientras el tono de la correspondencia enviada por los almacenes de Ciudad Bolívar a sus clientes, era por demás lacónico y muy apegado a un estilo comercial esquemático; en cambio, las comunicaciones de los almacenes de Valencia, Barquisimeto o Caracas, sin dejar de ceñirse al tono comercial, sin embargo, usaban unas maneras más afables y amistosas, que sin duda eran gratas a los clientes; todo esto reforzado con el frecuente envío de agentes viajeros muy hábiles y conscientes de su misión, que sabían ganarse la simpatía y confianza de la clientela.

La casa Calderón e Hijos, de Barquisimeto, tuvo dos agentes viajeros, que visitaban anualmente a los relacionados de Zamora. Ellos fueron Miguel Castillo y G. Silva G. Ya hemos mencionado antes a numerosos agentes de firmas comerciales del Centro de la República, que llegaron a ser muy apreciados en los pueblos de Zamora, como los Raidi y el propio José Auad. Por eso no vamos a detenernos demasiado en el tratamiento de este asunto. Recordemos, sin embargo, que en los primeros meses de 1925, varios agentes viajeros de almacenes de Caracas y

5. Archivo de la Casa Mazzei, de Sabaneta de Barinas.

Valencia, visitaron las poblaciones de Zamora, y llegaron hasta Barinitas, donde efectuaron "buenas ventas".⁶

Y esas visitas no sólo eran realizadas por tales representantes en los inicios de cada año; sino que las efectuaban también en los meses posteriores, a lomo de bestias. Así lo corrobora el siguiente mensaje telegráfico, que el 29 de septiembre de 1925, le dirigió José Auad, desde Nirgua, al señor Luis Mazzei: "Mediados octubre en ésa con muestrario mercancías y calzado, precio baratísimo. Agradezco reservarme compras y participarlo demás comerciantes".

Precisamente, el 8 de octubre de 1925, Napoleón Ramos, agente viajero de una importante firma de Caracas, telegrafió a Luis Mazzei: "Mes actual estaré ahí con muestrario Boccardo, confiado en que ustedes y demás amigos me reservarán pedidos". No vamos a alargar este punto acerca del rol desempeñado por los agentes viajeros del Centro de la República, en la conquista de los mercados zamoranos, por tratarse de una materia que ya explicamos con cierta abundancia en capítulos anteriores. No obstante, podemos agregar que el trato afable e inteligente usado por parte de las casas mercantiles del Centro de la República, estaba presente en todos los aspectos de las relaciones con la clientela, hasta en los asuntos más delicados. Sirve de apoyo a lo que acabamos de decir, un caso relacionado con la firma Benaím Hermanos, de Caracas, y el señor Luis Mazzei. Este comerciante de Sabaneta de Barinas era hombre quisquilloso, y como se molestó por cierta carta de cobro que recibió, procedente de la firma caraqueña, su reacción no se hizo esperar; pero los Hermanos Benaím, en forma inteligente, trataron el asunto con suma cortesía, como para contentar al señor Mazzei, sin dejar por ello de cobrarle *habildosamente*, como puede verse en la carta que sigue: "Como se desprende de su comunicación del 20 del corriente, parece que Ud. ha recibido alguna carta de cobro nuestra fechada el 6 de enero, y aunque hemos revisado bien en nuestros copiadore, no encontramos copia de dicha carta por lo que creemos se trata de un error; en todo caso que Ud. haya recibido alguna carta de nosotros exigiéndole ayuda, sírvase no interpretarla como cobro; es únicamente que dadas nuestras actuales circunstancias, nos hemos visto obligados a solicitar de nuestros clientes nos ayuden con sus remesas aunque casi todos tienen sus cuentas al día. Aquí siempre estamos a sus órdenes, y estamos recibiendo un buen surtido de mercancías, que tenemos el gusto de ofrecerle a precios sumamente equitativos".⁷

* * *

Hemos afirmado que para el año de 1928, ya las plazas del Centro de la República, habían sustituido o reemplazado a Ciudad Bolívar en sus relaciones comerciales con los pueblos de Zamora. Pruebas al canto. Vamos a escoger un período de cuatro años, desde 1925 a 1928, para demostrar nuestra hipótesis o afirmación.

6. *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, N° 138, Caracas, 1° de mayo de 1925, p. 2.836.

7. Carta fechada en Caracas, el 29 de febrero de 1928.

Recordarán nuestros lectores que años atrás —en 1919—, los comerciantes zamoranos mantenían relaciones con una docena de casas mercantiles de Ciudad Bolívar. Pues, bien, de esas firmas, algunas habían cesado por quiebra, o habían sido liquidadas por sus socios. Y para el lapso comprendido entre 1925 y 1928, el comercio del Estado Zamora apenas tenía intercambio con un par de casas de Ciudad Bolívar, a saber: B. Tomassi & Compañía, sucesores, y Behrens & Compañía.⁸

De manera quizás un poco arbitraria, no queremos por ahora incluir en el concepto de “Comercio zamorano”, los establecimientos de Puerto de Nutrias, como los de Demetrio Agudo y Tomás Novellino, porque, debido a su ubicación en esa plaza, era lógico que mantuviesen contactos comerciales con otras firmas bolivarenses, aunque no tenemos constancia documental de que fuese así.

Mientras los comerciantes de Zamora sólo eran clientes de un par de almacenes de Ciudad Bolívar que, generosa y arbitrariamente, podríamos aumentar a media docena, en cambio, tenemos conocimiento de que sus relaciones abarcaban a 70 firmas mercantiles ubicadas en la denominada zona o región del Centro de la República. De ese total de 70 casas comerciales, 60 estaban situadas en las poblaciones de Barquisimeto, Valencia y Caracas; lo que quiere decir que los mercados zamoranos estaban absorbidos en un 85 por ciento por estas tres importantes plazas del país. El 15 por ciento restante se lo repartían 4 almacenes de Acarigua, 3 de Puerto Cabello y sendas casas de Cabudare, San Carlos y Guanare. El cuadro que sigue permite apreciar mejor esta realidad.

CIUDADES	FIRMAS COMERCIALES
Valencia	26
Caracas	23
Barquisimeto	11
Acarigua	4
Puerto Cabello	3
Cabudare	1
San Carlos	1
Guanare	1
8	70

Es muy probable que para 1928, los comerciantes del Estado Zamora fueran clientes de un número de almacenes superior a 70, si pensamos que en esta cantidad, no aparecen firmas con las cuales mantuvieron relaciones los mercaderes de Zamora, conforme lo hemos manifestado en capítulos anteriores de este libro.⁹

8. Papeles del Archivo de la Casa Mazzei, de Sabaneta de Barinas.

9. Basamos nuestra duda en el hecho de que únicamente hemos consultado los papeles de negocio de una sola firma zamorana: la Casa Mazzei. Es muy probable que comerciantes de Zamora, hayan sido clientes de otras casas no comprendidas en el número de las 70.

En beneficio de nuestros lectores y para satisfacción nuestra, daremos los nombres de las 70 firmas comerciales ubicadas en el Centro de la República, de las cuales fueron clientes los comerciantes de Zamora durante el período de 1925 a 1928. Comenzaremos por los 26 establecimientos de la ciudad de Valencia, a saber:

1. - José Auad.
2. - H. L. Boulton & Compañía
3. - Blohm & Compañía.
4. - Cigarrera Bigott.
5. - Calafat & Compañía.
6. - A. Cogorno & Compañía.
7. - Miguel Corso
8. - J. Bta. Cervini & Galli.
9. - Luis E. Delgado.
10. - Eman & Morales
11. - E. Ecarri & Compañía.
12. - Gómez & Ugarte.
13. - La Suramericana
14. - A. J. de Guruceaga
15. - Pedro A. Girón
16. - Felipe Lapenta.
17. - C. Malpica M. (Caramelos "La Sultana").
18. - Marciano & Compañía.
19. - Ramón H. Ramos.
20. - Otto Redler Sucesores.
21. - Juan Bautista Repetto.
22. - Otto Schirmer (Fábrica de sombreros "El Sol").
23. - Telares de Valencia.
24. - Sebastián Tuozzo & Compañía.
25. - Vicente Vattuono, Sucesores.
26. - Mester & Compañía

Vistas las casas comerciales de Valencia, pasaremos ahora a mencionar los 23 almacenes establecidos en Caracas, de los cuales eran relacionados los comerciantes de Zamora. Helos aquí:

1. - Attías & Mamán.
2. - J. Boccardo & Compañía.
3. - Hermanos Benaím.
4. - Horacio Bustillos M. & Compañía.
5. - J. M. Barrisbeitia.
6. - V. Carrieri
7. - Juan Manuel Díaz & Compañía .
8. - Esayac Hermanos & Compañía.
9. - Farmacia Francesa
10. - Ovidio J. Gáspari.

11. - Joyería Suiza.
12. - Tipografía y Litografía del Comercio.
13. - Hermanos Mamán.
14. - L. Mosquera & Compañía.
15. - Zapatería del Comercio de Cesidio Ottaviano & Compañía.
16. - J. A. Pérez & Compañía, Sucesores.
17. - Joyería La Perla.
18. - Zapatería "Pichín".
19. - Riese & Compañía
20. - Santana Hermanos & Compañía Sucesores
21. - Edo. & Ant. Santana A. & Compañía.
22. - West India Oil Company.
23. - Telares de Caracas.

Toca ahora el turno a Barquisimeto, población del Estado Lara, donde aparecen 11 firmas de comercio, con las cuales se relacionaban entre 1925 y 1928 las casas de Zamora. Esas firmas eran:

1. - A. Crespo e Hijos.
2. - El Automóvil Universal.
3. - Calderón e Hijos.
4. - Julio A. Gutiérrez G. & Hermano.
5. - Leonardí & Castillo.
6. - La Estrella de Oro, de C. Mogollón.
7. - Luis R. Quintero.
8. - J. T. Santana & Compañía
9. - Simón Saldivia & Compañía
10. - Hermanos Lantieri.
11. - Eduardo Lindheimer & Compañía.

En seguida, podrán nuestros lectores conocer las cuatro casas mercantiles de Acarigua, en el Estado Portuguesa:

1. - Roque V. Bustillos.
2. - J. M. Hernández R. & Compañía.
3. - La Protectora de Tomás Ojeda.
4. - Miguel Rojas.

Veamos ahora los tres almacenes ubicados en Puerto Cabello.

1. - Baasch & Römer.
2. - Catalá Zerpa & Compañía.
3. - R. & O. Kolster.

Completan el número de las 70 firmas comerciales ubicadas en el Centro de la República, las casas que aparecen en el cuadro siguiente:

POBLACIONES	FIRMAS COMERCIALES
Cabudare	Ismael M. Rojas
Guanare	Botica Tovar
San Carlos	Botica Central.

Se ha dicho que las modernas carreteras acabaron con el antiguo comercio fluvial. Eso es verdad en gran parte y en muchos casos. Pero no es del todo cierto con relación a la experiencia zamorana que hemos estudiado. Que las carreteras dieron al traste con los ríos, y los camiones con los vapores y bongos, es una afirmación que tiene sentido; pero no es totalmente válida en el enfoque del caso zamorano.

La penetración mercantil realizada por las plazas del Centro del país en los mercados de Zamora, se realizó sin la existencia de las carreteras modernas, y sin la intervención de los camiones o vehículos de motor. Esa penetración del Centro de las poblaciones zamoranas, que culminó con la eliminación definitiva de las relaciones fluviales con Ciudad Bolívar, se efectuó mediante el empleo de las carretas tiradas por mulas y con los antiguos caminos de recuas, calificados con razón de *infernales* durante la estación lluviosa. Y aunque llegaron los camiones al Estado Zamora, ya muy avanzada la década de los años 20, fueron muy pocos en número; y las condiciones de las vías de comunicación tradicionales, no eran propicias entonces para el tránsito de tales vehículos o máquinas; y no lo fueron por muchos años después; motivo por el cual se prolongó por largo tiempo el empleo de los carros de mulas, con resultados positivos.

Las páginas que siguen las dedicaremos a exponer el rol que desempeñaron las carretas en la actividad económica de Zamora. Y ya verá el lector que no son peregrinas nuestras afirmaciones.

En varios capítulos del presente tomo, nos hemos referido a las carretas tiradas por mulas, cuyo empleo en Zamora venía del siglo XIX, desde la época de la antigua Provincia de Barinas, aunque el uso de las mulas como medio de transporte, sin los carros, se remonta, que sepamos, hasta los orígenes de la Ciudad de Barinas, cuando aún se le llamaba Altamira de Cáceres. Recordemos que el tabaco que se producía en las encomiendas del Curay, Moromoy y Pedraza, era llevado en lomo de mulas hasta el puerto de San Antonio de Gibraltar, al Sur del Lago de Maracaibo, por un camino "muy áspero" y tan malo que, ordinariamente, las mulas cargadas de tabaco caían en los barrancos, razón por la cual nadie quería arrendarlas para este menester. Se trataba del terrible y peligroso camino de "Los Callejones". Numerosos indios y algunos negros perecieron en tan penosos viajes, como enfermaban también los españoles.

Igualmente, recordará el lector que hablamos de la Ley de Policía promulgada en 1885, en la cual figuraban varias disposiciones para regular el tránsito de los carros de mulas en el territorio del Estado Zamora. Según el artículo 15 de esta Ley, debía castigarse con multa de 15 bolívares o un día de

arresto, a las personas que hicieran correr los carruajes por las calles de las poblaciones. El artículo 16 regulaba el tránsito de las carretas en los caminos y poblados; y el artículo 17, disponía que los carros que transitaban de noche por los caminos, debían llevar “luces en las partes más visibles, para seguridad de los transeúntes”.

Tales regulaciones del tránsito de las carretas venían de mucho tiempo atrás; como ya dijimos, de la época de la antigua Provincia de Barinas. Vemos así que, en una ordenanza de impuestos municipales, sancionada por la Diputación Privilada en 1846, y promulgada por el Gobernador Agustín Codazzi de 1º de diciembre de ese año, su artículo 12 expresaba: “Los dueños de carros que trafiquen por los caminos públicos conduciendo mercaderías o frutos del país, pagarán en cada mes, a razón de cinco reales por cada carro”. Se exceptuaban los hacendados que condujeran en carretas los frutos de sus haciendas.

Era manifiesto entonces el rol que desempeñaban las carretas de mulas en los afanes del comercio. Así lo corrobora el ordinal 4 del artículo 2º de la citada ordenanza de impuestos municipales, según el cual, estaban obligados a sacar patente y a pagar el impuesto respectivo para ejercer su industria u oficio, “los dueños de carros” que se ocuparan “en el tráfico mercantil”. Estos carreteros son los mercaderes ambulantes mencionados en algunos documentos y noticias. Personas que llegaban con sus carretas cargadas de mercancías y víveres, que iban vendiendo en las diferentes comunidades de Zamora; de las cuales regresaban después al Centro del país, con sus carros cargados de café, manteca de cerdos, cueros de res, queso o tabaco. Eran los casos, por ejemplo, de José Tulene y de Simón Parquet Aure.

La segunda Ordenanza de Policía promulgada el 10 de diciembre de 1846 por el Gobernador Codazzi, en su capítulo II, relativo a “Comodidad, Aseo y Orden Público”, consagraba lo siguiente en su artículo 9º: “Las calles públicas estarán libres y expeditas para el tráfico de los vecinos a pie y a caballo, y no podrán ponerse en ellas maderas, piedras, ni otro algún embarazo en que puedan tropezar los transeúntes: los materiales de las fábricas que se están construyendo, se colocarán dentro del corral”. Y luego venía este párrafo único: “Los carros y recuas que lleguen a los poblados, se colocaran en el medio de las calles, de manera que no obstruyan el tráfico por las aceras”¹⁰.

Ordenanzas como éstas venían regulando el uso de las carretas de mulas en la antigua Provincia de Barinas, desde épocas anteriores a 1846, y continuaron haciéndolo posteriormente, con las modificaciones exigidas por las circunstancias. Además de tales ordenamientos de carácter provincial o estatal, también los hubo dictados por las municipalidades de los cantones y los distritos. Recordemos que los propietarios de carretas de mulas, en 1910, debían pagar en los municipios del distrito Rojas, dos bolívares mensuales por cada carro.

* * *

10. *Libro de Ordenanzas, Acuerdos y Resoluciones. Por la Honorable Diputación Privilada de Barinas*, Barinas, Imp. por José Francisco Arteaga, 1850.

Al conjunto de carros solía llamársele *carretera* o *tren de carretas*. La gente hablaba de la *carretera* de Leoncio Guevara o del *tren de carretas* de Luis Mazzei. También se decía corrientemente los *carros* de Repetto; y no pocas veces, las *mulas*; bestias a las cuales, por cierto, se les prestaba una atención especial, como ya veremos.

Por lo general, los trenes de carretas estaban formados por números pares: 6, 8 10 o 12 carros, y eran conducidos por una persona llamada *caporal* y varios peones; casi siempre un peón por cada par de carros, o pareja de mulas. El caporal era un hombre “muy serio, honesto, disciplinado” que, por la antigüedad y experiencia en el oficio, “se ganaba esa distinción”. La caporalía no significaba mayor salario que los peones. El caporal era “la persona encargada a mantener el orden”, de velar por “el cumplimiento de las obligaciones de los trabajadores, y de supervisar las bestias”. A él tocaba decidir “si la jornada se completaba o no, según el estado del camino”; y al igual que los peones el caporal iba a pie, “caminando con las carretas”.¹¹

Los propietarios de las carretas no iban al paso de las mulas; sino que se trasladaban en bestias de silla y esperaban los carros en los pueblos o sitios, donde se efectuaban algunos negocios u operaciones, como entregar mercancías, vender o comprar frutos, etc. Los dueños de carretas, que no se ocupaban en forma personal de estas gestiones, solían darle tal responsabilidad a una tercera persona, llamada *encargado o representante*. Crispín Alvarado era el representante de las carretas de Leoncio Guevara.

En ciertos casos, la función del encargado recaía en el caporal, cuando éste era un hombre de mucha confianza, además de competente, activo y honrado. Muchas veces Eugenio Castillo, caporal de las mulas de Luis Mazzei, desempeñó en forma satisfactoria el rol de encargado o representante, aunque iba caminando con las mulas; a lo cual no estaban obligados los representantes o encargados, que hacían las jornadas en bestias de silla.

Tanto el caporal como los peones ganaban 2 ó 3 bolívares diarios y las comidas. Generalmente, pedían un bolívar o tres reales cada día, para algunos gastos, como comprar cigarrillos, tabaco de mascar, chimó y tal vez para “engrasar la sogá”, y el resto lo dejaban en fondo ¹².

Dijimos que los trenes de carretas se componían de números pares. Cada peón atendía dos carretas, o sea, una pareja de mulas. A estos obreros tocaban las siguientes labores: cargar o descargar los carros, según el caso, aperar las mulas, engancharlas en las carretas o “despegarlas”; bañar las bestias al final de cada jornada; velar por que bebieran agua y comieran el pasto en los sitios donde sesteaban o pasaban la noche; comprar el maíz para la ración diaria de las mulas, etc. Correspondía al caporal llevar la cuenta de los gastos que oca-

11. Las frases entre comillas corresponden a una carta que nos escribió nuestro querido amigo y compadre Doctor Fortunato Mazzei, fechada en Barquisimeto el 23 de noviembre de 1989.

12. *Engrasar la sogá* era una frase muy usada en el Llano para referirse a las relaciones sexuales.

sionaban las mulas, los cuales eran reconocidos por los propietarios de las carretas.

En ningún tren de carros faltaban el machete y la guarura. La guarura era tocada en las rancherías, luego de acomodar las bestias en el pesebre, y cuando ya los peones se disponían a bañarse para ir a comer. Con el toque de la guarura, se anunciaba la llegada a los pueblos y lugares, y se les advertía a las mujeres que debían preparar los alimentos para los carreteros. También servían las guaruras para identificar al grupo de carretas que llegaba, porque sonaban de modo diferente, según el tamaño, la cavidad y la manera como fuesen pulsadas por el carretero. En caso de accidente o dificultades en el camino, la guarura servía también para pedir auxilio.

Las cargas se disponían en el *cajón* de la carreta, de manera que mantuvieran formas de cubo "para facilitar el amarre directo y la colocación del encerado que se usaba para tapanlas y protegerlas del sol y de la lluvia". En realidad, la carga propiamente dicha no sobresalía mucho del *cajón*, lo que determinaba que su centro de gravedad se mantuviera dentro de límites de seguridad contra volcamientos, que nunca ocurrían. Las operaciones de carga o descarga se hacían cuando las mulas estaban *despegadas* de las carretas. De esta manera, los animales no eran sometidos a molestia alguna ¹³.

* * *

Las mulas que tiraban de las carretas eran animales muy bien adiestrados. Una vez que se les colocaban los aperos, las mulas eran "enganchadas" a los carros, con un suave movimiento de "invitación", que las hacía entrar y colocarse casi mecánicamente en sus sitios. Las bestias no caminaban por su cuenta, y era tanta su docilidad, que siempre esperaban que se les diera la orden y la dirección que debían tomar. Ni siquiera en los momentos críticos, en los que había que realizar grandes esfuerzos, por ejemplo, para sacar el carro de un pantano, o para "subirlo por un empinado trozo de carretera", y en casos peores, como la ruptura de un timón, jamás las mulas se *desesperaban*; sino que permanecían tranquilas, aguardando la colaboración de los peones, como si supieran que ellos las ayudarían a salir del trance. Muy raras veces se daba el caso de que un animal se espantara, corriera o quebrara una carreta. ¹⁴.

Generalmente, los carreteros iniciaban los viajes en horas de la madrugada, con luces de faroles, y se caminaba como hasta las 10 de la mañana. Entre esta hora y las 3 p. m., las bestias *sesteaban*, y se aprovechaba la tarde para completar la jornada, cuya duración dependía del estado de los caminos. Según ciertas características o detalles, las bestias recibían nombres, como macho pardo, mula paraulata, mula grande, mula baya o mula negra. Pero había ciertas bestias, cuyos nombres procedían de la posición que ocupaban cuando hacían los viajes, tales como las mulas *punteras* o *culateras*, llamadas así por ser la primera

13. Ideas tomadas de la Carta del doctor Fortunato Mazzei, ya citada.

14. *Idem*.

y la última, respectivamente, en el arreo. A la segunda bestia se le decía *traspuntera*.

La bestia *puntera* debía ser dócil y fuerte, porque a ella correspondía indicar el camino a las demás, así como abrirles los carriles en los barrizales; pero no debía ser la más caminadora, para no cansar a sus compañeras. Las mulas más caminadoras iban detrás, frenadas con los carros de las otras.

En 1922, Luis Mazzei envió un tren de ocho carros, con destino a Puerto de Nutrias y lugares intermedios. Integraron este arreo las siguientes bestias:

1. - La mula *puntera*, cargada con 9 sacos de café, que el caporal Eugenio Castillo debía entregar en Santa Rosa a un señor de apellido Sereno.

2. - La mula *traspuntera*, cuyo carro conducía 8 sacos de café y una rueda para ser compuesta en Nutrias ¹⁵.

3. - La mula *pelicana*, cargada con 9 sacos de café.

4. - El macho *rucio*, igualmente cargado con 9 sacos de café.

5. - La mula *Blonera*, cuyo carro conducía 8 sacos de café.

6. - La mula *vieja*, con 7 sacos de café y dos sacos de papas.

7. - La mula *gacha*, cargada con 6 sacos de café, 2 sacos de harina para ser entregados a Isabel Escalona, en Libertad, y 2 sacos de café pertenecientes a la firma Luis Mazzei & Compañía.

8. - Y el macho *grande*, cuya carga no aparece mencionada.

Eugenio Castillo, que era un caporal con atribuciones de encargado o representante, llevaba instrucciones de vender el café al mejor precio que se lograra. El fruto había costado a 36 bolívares el quintal; pero debía venderse, porque "guardarlo", según Mazzei, "sería un disparate, pues, necesitamos reales, porque es posible que salgan los carros para Valencia, y debemos "aprovevernirnos". (sic)

Las cargas que conducían estas carretas se ajustaban a lo establecido, o sea, 500 kilogramos, aproximadamente, para cada una. El viaje a Nutrias se realizaba en seis jornadas. La más fuerte y penosa era la de Sabaneta o Mijagual, estimada en unas siete leguas. Se salía de Sabaneta como a las once de la noche, para llegar a Mijagual cerca de las doce del día siguiente. Aquí se pasaba el resto del día y toda la noche siguiente, para descanso y recuperación total de las mulas. Era famosa y muy estimada la atención del posadero de Mijagual, señor Julián Vizcaya, cuya señora llevaba a la mesa comida abundante y bien sazónada.

Como a las cuatro de la madrugada del día siguiente, comenzaban los preparativos para continuar el viaje; y se salía de Mijagual con la luz del día, porque al entrar en el monte, "ya se estaba metiendo el viajero en el terreno fan-

15. En Nutrias, hacía estas reparaciones el maestro Doroteo Gómez.

goso de la célebre *Montaña de Mijagual*, un verdadero infierno de monte y barro”, con 18 kilómetros de longitud, que requerían dos jornadas de mucha brega, pues, siempre había árboles caídos que debían ser quitados; así como abrir picas para que pasaran los carros. Era entonces cuando salían a relucir los indispensables machetes, en manos de unos peones hundidos hasta media pierna en el lodo.

La primera jornada concluía en *El Guayabo*, sitio ubicado en el centro de la montaña, donde tenía una posada la señora Telésfora de Padilla. Aquí se pernoctaba, y en la mañana, se reemprendía el viaje. Después de atravesar la montaña, las carretas llegaban al pueblo de Santa Rosa, como a las cinco de la tarde. Durante esta jornada, el sol no pegaba a las bestias porque lo impedían los árboles de la selva. Las dificultades estaban en el terreno, debido al lodazal.

En Santa Rosa, generalmente había parada de un día, que era destinado a efectuar operaciones o negocios. Aquí tuvo posada la familia Alvaray. Más tarde fue establecida otra por Eugenia de Montilla. También hizo lo mismo Francisca Araque.

Las cuatro leguas de distancia entre Santa Rosa y Libertad, eran cubiertas en una jornada. En Libertad tenía posada Fidelia Gómez. En 1921, tenía posada en esta población la señora Carmen de Valecillos, a quien Luis Mazzei telegrafió, para que le guardase pasto para las mulas y preparara comida para el caporal y los peones. Era manifiesto el interés de Mazzei por sus mulas. En telegrama fechado el 16 de marzo de 1921, le expresó a la señora Valecillos: “Interésese por conseguir quien le venda bojotes grandes de pasto, pues los noté pequeños últimamente”. En 1920, figuraba como dueño de la posada Rafael Valecillos.

En abril de 1920, se encontraba al frente de la posada *El Marne*, de Libertad de Barinas, el señor José R. Briceño A., quien el 18 de ese mes, dirigió una carta a Luis Mazzei, para ponerse a sus órdenes, “tanto comercial como personalmente”. Y en seguida le dice: “Ud. conoce las comodidades de esta posada, y además le ofrezco desde luego paja verde, aún sin espigar, para sus mulas, y la ventaja de que éstas se pueden bañar en la misma casa. Espero que Ud. me favorezca siendo huésped de ésta su casa, durante el tiempo que Ud. o los encargados de sus carros permanezcan en esta población”.²⁶

La carta de Briceño da una idea de la preocupación y el interés que se tenía en aquella época, por atender bien a las mulas que tiraban de los carros, y que transitaban constantemente por los caminos de recuas que entonces existían. Por eso era muy importante que las bestias comieran buenos pastos y contaran con baños oportunos y cómodos. Es lo que se desprende de la carta del señor José R. Briceño. En cuanto al señor Mazzei y el caporal de sus carros, podían bañarse en cualquier parte, digamos en el caño Masparrito, que corría por el centro de la población.

En Libertad también había parada para efectuar operaciones de comercio. En la mañana siguiente, se reemprendía el viaje con destino a Dolores, situado

16. Papeles de la Casa Mazzei.

a diez kilómetros de Libertad. La tarde de ese día era dedicada a negocios. El 20 de diciembre de 1818, las mulas de Mazzei, conducidas por Eugenio Castillo, consumieron en el pueblo de Dolores:

10 bojotes de pasto	Bs. 5,00
4 panelas de dulce ¹⁷	" 1,00
1 almud de maíz	" 1,50
	<hr/>
	Bs. 7,50

De Dolores se continuaba el viaje hacia Puerto de Nutrias, y se llegaba a la posada de Anita Araque, en el sitio *La Palmita*; aquí se sesteaba, y por la tarde, se reanudaba la jornada, para llegar hasta *El Cucharo*, sitio donde tenía posada Gregorio Camejo. La última jornada del viaje, con parada al mediodía en la posada de Fidel Castillo, concluía en la tarde con el arribo a Nutrias.

Los frecuentes viajes que realizaban las carretas y el mal estado de los caminos, ocasionaban desperfectos en los carros, lo que daba trabajo a los herreros. Doroteo Gómez se llamaba el cerrajero de Ciudad de Nutrias. Durante varios años, Luis Mazzei le dirigió numerosos telegramas, con textos como éstos:

1. - "Pasado mañana, Eugenio allá. Necesita componer rueda. Favor preparar madera". (12 de diciembre de 1919).
2. - "Prepare madera para componer dos carros. Carros salieron hoy". (22 de enero de 1920).
3. - "Téngame madera lista para varias ruedas que hay que componer, entre éstas una de manzana". (4 de febrero de 1920).
4. - "Prepare madera para que me componga rueda carro". (31 de enero de 1921).¹⁸

A la ruta que comunicaba las poblaciones de Zamora con Acarigua, podemos considerarla como la más importante, si pensamos que por ella se efectuaban los intercambios con el Centro de la República. Los carros de mulas empleaban siete días en viajar desde Sabaneta hasta Acarigua. La primera jornada apenas conducía hasta Río Viejo, lugar distante 12 kilómetros de Sabaneta, porque había que atravesar el río Boconó por el paso *Baronero*, donde funcionaba una balsa pequeña, en la cual los carros eran metidos a pulso y pasados uno a uno. Después eran pasadas las mulas en conjunto; pero si se negaban a entrar en la balsa, debían ser pasadas por el agua.

La segunda jornada llegaba hasta Tucupido, y a veces, a Zanjón Colorado. El tercer día se arribaba a la ciudad de Guanare, donde tenía una ranchería la señora

17. El agua de papelón se les daba a las bestias como refresco y alimento.

18. En Sabaneta de Barinas, hubo dos personas que trabajaban el hierro y la madera: los señores Gregorio Márquez Núñez y Juan Mauhuad; ellos hacían reparaciones y arreglos a las carretas. Información dada por el Doctor Mazzei en su carta.

Teresa Estévez. Estas jornadas se hacían aprovechando las mañanas y las tardes, con el sol suave. De Guanare se iba a San Rafael de las Guasduas, con *sesteo* en el río Portuguesa. La jornada siguiente conducía hasta Ospino, con siesta en el río Morador. Dos días de viaje más y se llegaba hasta la ciudad de Acarigua. Eran siete jornadas, aparte del tiempo necesario para realizar operaciones de comercio, y de las horas que se perdían por causa de las crecientes de los ríos, pues ninguno tenía puente. Esos cursos de agua eran: Boconó, Sipororo, Tucupido, Zanjón Colorado, Guanare, Portuguesa, Las Marías, San Rafael, Morador, Ospino, Are, Guache y Acarigua, además de caños menores, que no eran pocos.

En Acarigua, tenía Miguel Rojas un establecimiento bien montado, donde no sólo eran reparados los carros de mulas; sino que se fabricaban y vendían. Luis Mazzei fue uno de sus clientes. Por carta fechada en Acarigua el 12 de marzo de 1917, sabemos que Rojas le remitió un carro nuevo con Eugenio Castillo. Por una factura fechada el 22 de agosto de 1919, estamos informados de que Miguel Rojas le vendió a Mazzei cuatro carros nuevos en 1.040 bolívares; y el 30 de agosto de ese año, le negoció dos carros más, en Bs. 520. El valor de cada carro nuevo era de 260 bolívares.

Pero no siempre las carretas de Zamora finalizaban el viaje en Acarigua. Con frecuencia, llegaban hasta Barquisimeto, con cargas de cueros de res destinados a las firmas comerciales de García Hermanos, Calderón e Hijos y Julio A. Gutiérrez & Compañía. En Barquisimeto tenía Carlos Lenti un establecimiento que se llamaba *Carruajería Mecánica*, donde se hacían reparaciones y arreglos a los carros de mulas. No era un taller primitivo como el del maestro Doroteo Gómez de Nutrias. Carlos Lenti contaba en su negocio con todos los artículos requeridos por un establecimiento de esta índole. Sus facturas tenían membrete y eran elaboradas en máquina de escribir. Una enllantada valía 5 bolívares; un timón nuevo, Bs. 10; por acuñar una bocina se cobraba un bolívar, y por apretar un eje otro bolívar. Las cambas de las ruedas eran facturadas a Bs. 2,50 por unidad, y los casquillos de las mulas a Bs. 1,75. Así puede apreciarse en una factura fechada en Barquisimeto el 5 de junio de 1918.

* * *

La ruta de Sabaneta a Barinitas se hacía en cinco jornadas. Dos hasta Barrancas, con pernocta en La Marqueseña. El trecho de Sabaneta a Veguitas era muy pantanoso en el sitio La Maporita y tenía una longitud de 15 kilómetros. De Barrancas se iba a la Ciudad de Barinas, casi siempre en un día, viajando mañana y tarde. El pedazo de Barinas a Barinitas era muy duro y dificultoso, debido a las subidas. Lo frecuente era que se pernoctara en Quebrada Seca, para entrarle al sector de mayor pendiente con las mulas descansadas y frescas. Total, unas cinco jornadas, siempre que no les pegara demasiado sol a las bestias, y que los cauces de los ríos no estuviesen muy llenos. Los viajes a Barinitas eran frecuentes, por ser la plaza donde se negociaba con el café que se cosechaba en el distrito Bolívar.

En la ciudad de Barinas, parece que tenía una posada o ranchería Gaspar Oviedo, quien era la persona que se encargaba de conseguir el pasto para las mulas.

* * *

Aunque se utilizaban generalmente para el transporte de mercancías, víveres o frutos, las carretas también servían para trasladar familias o personas solas. Para este menester, se usaba el carro tirado por la mula *puntera*, al cual se le techaba con una armadura construida de madera flexible y cañas bravas secas, a la que se colocaba el encerado por encima. Todos los hijos de Luis Mazzei, cuando estudiaban en Barquisimeto, realizaban el recorrido de Sabaneta a Acarigua, y viceversa, en carrozas tiradas por mulas.¹⁹

A mediados de abril de 1920, salió el caporal Eugenio Castillo con el tren de carretas de Luis Mazzei, en viaje hasta Puerto de Nutrias. Conducía 12 sacos de café y 4 sacos de arroz, y probablemente algunas cargas de dulce que debían ser embarcadas en Libertad de Barinas. Llevaba igualmente, 4 quintales de arroz que, por vía telegráfica, había solicitado Silvino Alvarado desde Puerto de Nutrias. El precio total de este arroz era de 256 bolívares, suma que el señor Alvarado debía entregar a Eugenio Castillo. En la carreta *puntera* viajaba una familia con destino a Libertad. Pero estaba previsto cargarla en esta plaza, con el dulce que debía entregar a Eugenio Castillo el comerciante José Ignacio Villafaña.

* * *

Aunque la mayoría de los viajes al Centro los realizaban las carretas hasta Acarigua, no eran pocos los que se efectuaban hasta Barquisimeto, y algunos culminaban en Valencia. Parece que viajó hasta Valencia, en junio de 1921, en plena estación lluviosa la familia de José E. Rached, antiguo comerciante de Zamora que luego se residió en la capital de Carabobo. Nos parece que el siguiente telegrama, dirigido el 11 de este mes por Mazzei a Rached, no deja lugar a dudas: "Tu familia salió en carro, todos en perfecta salud, tienen 10 días de viaje. Supongo piensan sorprenderte". El telegrama fue enviado a Rached en Valencia.

Numerosos trenes de carretas transitaron en las primeras décadas del siglo XX por los caminos de recuas que unían las poblaciones de Zamora entre sí, y a éstas con ciudades de otros Estados, como Guanare, Acarigua, Barquisimeto y Valencia. No podríamos señalar con exactitud el número de carretas y carreteros que efectuaron esos viajes, porque no existen estadísticas; pero fueron muchos, y eso lo sabemos, gracias a los numerosos testimonios que hemos consultado en el Archivo de la Casa Mazzei, de Sabaneta de Barinas. En esos documentos no figuran todos; pero sí bastantes carretas, como para comprobar, por una parte, la importancia que tuvo este medio de transporte en la economía de la época, y por la otra, para corroborar nuestra hipótesis o afirmación acerca del reemplazo

19. Carta citada.

de las relaciones comerciales de Zamora con Ciudad Bolívar, por los intercambios con las plazas del Centro de la República.

Vamos a tratar esta materia por períodos de tiempo para no caer en el fastidio de hacer enumeraciones anuales, y evitar, en consecuencia, algunas repeticiones de nombres, que resultarían cansonas. Comenzaremos por un primer período que abarca desde 1917 hasta 1920. Hubo en este lapso los siguientes carreteros:

1. - Rafael Pérez, dueño de un tren de carros de mulas que cobraba en 1917, Bs. 16 por cada 92 kilogramos de carga, por concepto de flete.

2. - Eugenio Castillo, caporal de las carretas de Luis Mazzei; incansable viajero por aquellos caminos, tanto en verano como en invierno. Acerca de este personaje hemos hablado abundantemente.

3. - Crispín Alvarado, quien figura algunas veces como caporal de los carros de Leoncio Guevara, otras veces como encargado o representante. Frecuente viajero que se movía entre las poblaciones de Obispos, Puerto de Nutrias y Barquisimeto, y puntos intermedios.

4. - Manuel Romero; en 1918, conducía algodón desde Sabaneta de Barinas, con destino a la casa comercial Pissote y Bustillos, de Acarigua; de este lugar regresaba con las carretas cargadas con bultos de mercancías, víveres o medicinas.²⁰

5. - Ramón González, carretero encargado de las carretas de Pissote y Bustillos, en 1920. El General Francisco Batalla definió a González como "hombre que vencía las dificultades", lo que quiere decir que era un carretero cabal. Viajaba con frecuencia de Guanare a Sabaneta, con las mulas cargadas de cigarrillos "Imperiales", artículo que era consignado por la firma de Betancourt & Vogeler, de Valencia, en la casa de Francisco Sereno en Guanare, para su remisión a Luis Mazzei en Sabaneta; así como paquetes y bultos para Demetrio Agudo en Puerto de Nutrias. Esto prueba que ya en 1918, era profunda la penetración del comercio del Centro del país en las poblaciones zamoranas, puesto que incluía a Puerto de Nutrias, cuyas tradicionales relaciones habían sido con Ciudad Bolívar. De regreso, los viajes de Ramón González llegaban en ocasiones hasta Barquisimeto.

6. - Manuel Cedeño; carretero que, a semejanza de González, viajaba en 1918 entre Guanare y los pueblos de Zamora.

7. - Segundo Medina; carretero que, al igual que Cedeño y González, iba en 1919, desde Guanare hasta las poblaciones de Zamora. En algunos de esos viajes, conducía sacos vacíos y latas *keroseneras*, que se utilizaban para llenarlos de café y manteca de cerdos, respectivamente.

8. - Jesús Alvarez; carretero que hacía la ruta de Acarigua hasta Sabaneta de Barinas y otras poblaciones zamoranas.

9. - Salomón Durán. Este carretero conducía en sus mulas, el año de 1919, cueros de res, enviados por Luis Mazzei desde Sabaneta para Calderón e Hijos en

20. Esos artículos eran consignados por las firmas comerciales de Valencia en la casa de Pissote y Bustillos, de Acarigua, para su posterior envío a los comerciantes de Zamora.

Barquisimeto. Durán realizaba estos viajes con mucha frecuencia, por lo que era un carretero muy conocido.

10. - Félix Herrada, quien en sus frecuentes viajes enlazaba a la ciudad de Barquisimeto con los pueblos de Zamora.

11. - Eliodoro Urrieta, sin duda uno de los más conocidos carreteros de la época, quien por largos años, transitó con sus carros por aquellos caminos.

12. - Claudio Oropeza. Con este carretero, enviaba la firma de Calderón e Hijos, de Barquisimeto bultos y cajas con destino a Sabaneta y otras localidades de Zamora, para los comerciantes de estas poblaciones, y regresaba con sus carretas cargadas con cueros de res o manteca de cerdos.

13. - Eloy D. Graterol, cuyos carros, al igual que los de Durán, Pérez, Oropeza y Cedeño, condujeron entre enero y junio de 1919, la cantidad de 2.541 cueros de res que pesaron casi 30.000 kilogramos. Fue caporal de sus mulas de Graterol el carretero Cornelio Castillo. Llevaron los cueros de Sabaneta a Barquisimeto.

14. - Natalio Menoni, comerciante de Sabaneta de Barinas como Luis Mazzei, y propietario de carros de mulas, en los cuales enviaba para el Centro cargas de algodón. Tenía en su establecimiento una desmotadora de este artículo. Había un par de estas máquinas en Sabaneta. La otra pertenecía a Luis Mazzei.

15. - Juan Carrillo. Este carretero llegaba en sus viajes hasta Puerto de Nutrias. En octubre de 1920, sus carros condujeron desde esta población hasta Sabaneta, 10 sacos de sal que pesaron 506 kilogramos. Este viaje realizado por Carrillo es una demostración de que las carretas de mulas transitaban por los caminos de Zamora en los meses de invierno. No olvidemos que el de Nutrias era el peor de esos caminos.

16. - Elbano Miliani. Este carretero tenía dificultades en 1919, según puede verse en la siguiente carta que le escribió a Luis Mazzei: "Te escribo para saludarte y después para decirte, que no te había escrito más antes, por el motivo de estar trabajando con un tren de carros, de aquí (Acarigua) a Barquisimeto, y habiéndome tocado un tiempo muy lluvioso, no he podido hacer sino para los gastos y composición de carros". Por esta razón, Miliani no había pagado a Mazzei 400 bolívares que éste le había prestado, por lo cual tenía "mucho pena".²¹ La carta de Miliani es otro testimonio de que las carretas de mulas viajaban en tiempos lluviosos, aunque con bastantes dificultades.

17. - Simón Parquet Aure. Comerciante libanés que tuvo una tienda en Libertad de Barinas. Después se estableció en Valencia. Era propietario de carros de mulas con los cuales viajaba a las poblaciones de Zamora, en las que vendía mercancías y artículos de quincalla. Regresaba al Centro con sus carretas cargadas de frutos.

18. - Carretero de apellido Godoy, cuyas mulas salieron el 7 de febrero de 1920, desde Sabaneta, cargadas con 55 sacos de café, que remitió Gerónimo Pao-

21. Carta fechada en Acarigua el 9 de agosto de 1919.

lini a Luis Mazzei, a la sazón en Libertad de Barinas. Es casi seguro que esta carga estaba destinada a ser conducida hasta Puerto de Nutrias.

19. - Asisclo Román. 20. - Romualdo Romero. 21. - Telésforo Oropeza. 22. - Fernando Herrera. 23. - E. Urdaneta.

Todos estos carreteros aparecen mencionados en los documentos del Archivo de la Casa Mazzei, de Sabaneta, que hemos consultado. Estamos seguros de que eran más todavía. En la anterior nómina no figuran los carros de mulas que debieron poseer comerciantes de Libertad, Santa Rosa, Dolores, Obispos, Barinitas, Barinas, etc., para conducir los productos de la tierra a lugares como Puerto de Nutrias; lo mismo que a otras plazas dentro del Estado, o fuera de él, como Guanare, Acarigua o Barquisimeto.

* * *

Veamos ahora la lista de carreteros que operaron en el período comprendido entre 1921 y 1925. Muchos de ellos aparecen en la nómina anterior. Comencemos por los que no figuraron antes.

1. - Carlos o Pablo Mirabal, caporal de los carros de la firma Mazziota, de Valencia. Estas carretas salían de la capital de Carabobo, con destino a los pueblos de Zamora, cargadas con mercancías y víveres enviados por los almacenes de aquella plaza a los comerciantes de Zamora. Varias veces condujeron bultos de Calafat & Compañía para la casa Mazzei, de Sabaneta.

2. - El comerciante Julián Karam, de Valencia, era propietario de un tren de carros, que en enero de 1922, efectuó un viaje hasta Puerto de Nutrias, cargado de mercancías. Se trata de otro ejemplo que corrobora lo que hemos afirmado sobre la penetración del comercio del Centro de la República en los mercados zamoranos; penetración que llegaba incluso hasta Puerto de Nutrias, plaza que tradicionalmente había estado relacionada con Ciudad Bolívar. Ignoramos el nombre del caporal de los carros de mulas de Julián Karam.

3. - Modesto Hernández, propietario de un tren de carretas que viajaban desde Valencia a las poblaciones de Zamora, y viceversa.

4. - Manuel Luigi. 5. - Rafael R. Izarra. 6. - Pedro M. Hurtado. 7. - Lisandro Hernández. 8. - Virgilio Márquez. 9. - Tomás Coriano. 10. - Henrique Hidalgo. 11. - Rafael S. León. 12. - Eugenio Castillo. 13. - Salomón Durán. 14. - Crispín Alvarado. 15. - Eliodoro Urrieta. 16. - Santiago Sandoval. 17. - Claudio Oropeza. 18. - E. Urdaneta. 19. - Braulio Sandoval. 20. - Leoncio Guevara.

En el verano de 1924, era intenso el tránsito de carretas entre la capital de Carabobo y los pueblos zamoranos, de modo que se hacía cada vez más difícil, despachar café directamente desde Sabaneta de Barinas hasta Valencia, porque todos los dueños de carros, "venían comprometidos con otras personas, o cargaban por su cuenta". Así se expresaba Luis Mazzei en una carta que le dirigió a la firma R. & O. Kolster, de Puerto Cabello. Hay un párrafo donde agrega: "He

estado aprovechando los carros de estos pueblos vecinos que no pueden llegar sino hasta Acarigua porque tienen todavía las llantas angostas”.²²

En 1926 fue grande el número de carreteros que recorrió los caminos del Estado Zamora, como puede verse en la siguiente lista: Carlos Herrera, Luis Pérez, Leopoldo Coronel (dueño de carros), Emilio Hernández, Esteban Salas, Jesús Godoy, Leopoldo Rivas, un señor de apellido Beluche (dueño de carros), Pablo Roble, Emilio Hernández, Soteldo García, Pablo Sánchez, Camilo Rodríguez, José Salas Esteves, Pompilo Torrealba, Pedro Tiburcio Montesinos, Pedro Morales, Gerónimo Domínguez, Eliodoro Urrieta, Augusto Borjas, Carlos Jiménez, Eugenio Castillo (caporal de las mulas de Mazzei), Dimas Díaz (caporal de las mulas de Leopoldo Coronel).

Casi todos estos carros viajaban cargados con mercancías y víveres, que enviaban las casas de Valencia, Barquisimeto y Acarigua, con destino a los comerciantes de las diversas poblaciones zamoranas. Dos años después, todos ellos y muchos otros más continuaban en plena actividad. Lo que quiere decir que ya para 1928, habían desaparecido los intercambios comerciales de las poblaciones de Zamora con Ciudad Bolívar; y se incrementaban cada día más las relaciones con Valencia, Barquisimeto, Puerto Cabello y Caracas.

* * *

Tanto las mulas como los aperos y los carros, eran sometidos a cuidado especial. Ya hemos visto de qué manera eran tratadas las bestias aunque no hemos hablado de su precio. Por su resistencia y su habilidad para transitar por caminos difíciles, se prefería a la mula como bestia de silla, circunstancia que sin duda influía en su precio o valor. Una conocida expresión popular, muy usada en el Llano, decía: “Peor es mula que no pare y vale 500 pesos”. Pero ¿cuánto costaba una mula carretera? En septiembre de 1925, Luis Mazzei le propuso al señor Eduardo S. Angulo, comerciante de Barinitas, comprarle algunas mulas. Angulo estaba dispuesto a vender cuatro bestias de este tipo, y pidió 5.000 bolívares por el grupo, “mitad de contado y mitad en diciembre”. Mazzei le ofreció 4.200 bolívares por las cuatro mulas. No sabemos si la negociación se hizo; pero podemos afirmar que una mula carretera, en 1925, costaba en Zamora, de 1.000 a 1.300 bolívares.

Para 1928, el precio de los carros había aumentado tal vez por los adelantos logrados en su construcción. La “Carruajería Mecánica”, de Barquisimeto, propiedad de Carlos Lenti, vendía ese año las carretas sin resorte a 450 bolívares, y las que tenían resorte, a Bs. 500. También vendía las piezas y repuestos, como ruedas, que ya no eran tan angostas como años atrás.²³ Hacia 1920, estaba prohibido en Carabobo el uso de carretas con llantas angostas, lo que limitó un poco el tránsito, en esa época, entre Guanare y Valencia. Tal prohibición se decretó quizás para proteger los caminos, porque las llantas angostas se enterraban. Como sabemos,

22. Las ruedas o llantas angostas tenían menos de ocho centímetros de ancho.

23. Carta del Doctor Mazzei, ya citada.

el transporte en carros se hacía durante todo el año, tanto en la estación seca como en la lluviosa. En verdad, durante el invierno, disminuía un poco el tránsito de las carretas; pero seguían circulando. No exagera el doctor Fortunato Mazzei cuando afirma que los carros de mulas se utilizaban para trasladar cargas en temporada de invierno y por caminos malos.²⁴

Esto es cierto, aunque el corresponsal en Barinitas del *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, se refiriera al aislamiento de ese pueblo zamorano en los meses de lluvia, porque se interrumpía el tránsito de las carretas. Tal vez el malestar de los caminos restringía un poco las comunicaciones; pero muchos carreteros desafiaban esas adversidades. Los carreteros eran hombres tercos y tenaces, o como dijo el General Paco Batalla, *hombres que vencían las dificultades*, refiriéndose a Ramón González. Recordará el lector que hemos citado numerosos testimonios en los que se habla del tránsito de las carretas durante la época de invierno. Sabemos que los carros de Luis Mazzei viajaban hasta Puerto de Nutrias en todo tiempo, y no había peor camino que ése en la temporada de lluvias.

* * *

La tarea de andar por caminos fangosos hacía que los aperos de las mulas se cubrieran de lodo. Los aperos eran “de cuero legítimo muy adornado” y requerían de atención especial; de un trabajo de conservación que era hecho por “obreros especializados”, que vivían en los pueblos por donde pasaban las carretas. Primeramente les quitaban el barro a los aperos, y luego los engrasaban con aceite de coco. Esta operación se realizaba semanalmente. El “engrase” de los ejes de las carretas se practicaba cada tres días en pleno viaje de las mulas, y lo hacían los propios carreteros, lo mismo que el arreglo de los faroles.²⁵ A éstos se les colocaban velas gruesas, como de 10 centímetros de altura, las cuales quedaban “ajustadas a un dispositivo del piso del farol”, de modo que “no se movían ni caían”.²⁶

* * *

Gracias a los carros tirados por mulas, los comerciantes de Zamora mantenían relaciones permanentes, tanto dentro de los límites del Estado, como con los almacenes situados en el Centro de la República. Los trenes de carretas salían de las poblaciones zamoranas cargados de café, manteca de cerdos, cueros de res, venado o chivo, algodón, etc., y regresaban del Centro provistos de mercancías y víveres para los comerciantes de los distintos pueblos de Zamora. Para Humberto Briceño y Eduardo Angulo, en Barinitas. Para Luis Mazzei, Emilio Rached y Natalio Menoni en Sabaneta. Para Juan Fadul, Pascual Filardo y Rafael Ramos Casal, en Libertad de Barinas. Para Mateo Oliva en Santa Rosa; Demetrio Agudo en Puerto de Nutrias y Carlos Pavolini, en Obispos. Para Tomás Dávila en Barinas; activo

24. *Idem.*

25. *Idem.*

26. *Idem.*

e inquieto comerciante, que no sólo era cliente de casas de Barquisimeto, Valencia o Caracas; sino que mantenía relaciones con firmas del exterior.

Tomás Dávila fue nombrado en 1921, agente de la *Gran Fábrica de Bebidas Gaseosas*, instalada en Pedraza por los señores B. León Vélez & Compañía. La carta de presentación, que en hoja impresa, remitía Tomás Dávila a los comerciantes para ofrecer el producto pedraceño, decía que tales bebidas gaseosas eran *excelentes*; y que, “según opinión de personas venidas de la capital de la República”, eran “iguales, si no mejores, a las de la marca Z de Caracas”, que era entonces “la más acreditada del país”. Cosa que, de acuerdo con Dávila, no debía extrañar, porque la máquina usada por la empresa de Pedraza para elaborar sus productos, era igual a la que utilizaban los fabricantes de la referida marca Z, y pedida especialmente a los Estados Unidos. Además, dicha maquinaria fue instalada por el mismo experto mecánico que montó la de Caracas, amén de que se usaban las mismas cantidades de gas carbónico, jarabes, esencias, filtros, etc.; y tenían la ventaja las bebidas de Pedraza de ser su precio 25 por ciento menos, que los productos análogos de las fábricas de San Fernando de Apure, Acarigua y Barquisimeto. La caja de esas “aguas gaseosas”, puesta en Barinas, valía Bs. 30; y 26 bolívares, si el comprador devolvía “la caja vacía, con sus botellas y papusas”. De siete cajas en adelante, había un descuento del 4 por ciento. A mediados de 1921, ya la firma de Menón & Díaz, de Sabaneta, era cliente de Tomás Dávila y vendía en esta población las “aguas gaseosas” de la Gran Fábrica de Bebidas que funcionaba en Pedraza.

* * *

Fue largo el imperio o dominio de los carros tirados por mulas en la actividad económica de los pueblos zamoranos como lo fue en el resto de la República. Hemos hablado de su rol en las relaciones comerciales. Nos referimos a su regulación en la primera mitad del siglo XIX, cuando las ruedas de los carros eran elaboradas totalmente en madera. Epoca de carretas y carretones. Como su nombre lo indica, el carretón era un carro más largo, generalmente tirado por una yunta de bueyes. Citamos el testimonio del cronista César Acosta, quien relata el alborozo que se produjo en la Ciudad de Barinas, el año de 1895, cuando por primera vez entraron en esa población carretas modernas, de superior calidad a los carros tradicionales, porque en su estructura, poseían platinas y bocinas en sus ruedas de resistentes hierro acerado; además de la vistosidad de las mulas, al ostentar “aperos y cabezales de suela”, con adornos metálicos.²⁷

* * *

27. Los cabezales eran parte de los aperos de las mulas. Según la carta del Doctor Mazzei, el cabezal comprendía el bozal, los tapajos laterales, los tapajos corrientes, freno exterior y riendas a ambos lados. Todo en correaje ancho y vistoso, a veces adornado, que pesaba poco y no incomodaba a la bestia.

Otras piezas de los aperos eran: la silla con su sudadero grueso y suave, todos los correajes para asegurar la silla, las riendas, etc.

Como sabemos, la llegada del primer automóvil a las poblaciones de Zamora, ocurrió en marzo de 1916. Años después, comenzaron a llegar los primeros camiones, cuyo aporte a la actividad comercial, no tuvo al principio la importancia que puede suponerse; motivo por el cual no les fue fácil sustituir o reemplazar a las tradicionales carretas. Entonces sólo existían en Zamora, los viejos caminos de recuas, que durante la estación lluviosa, se tornaban en casi intran-sitables. Los ríos y los caños, que eran numerosos, carecían de puentes; circunstancia que impedía el acceso a los camiones; y aunque los gobiernos regionales efectuaban mejoras en las vías de comunicación, los pasos de los ríos y los barrizales eran serios obstáculos para transitar.

En cada uno de aquellos pasos, los vehículos debían ser descargados, y las mercancías o frutos eran llevados en hombros a la orilla opuesta. Relata Antonio Gutiérrez que un camión podía permanecer hasta tres días en la ribera de un río, sin poder pasar al otro lado. Los vehículos hacían colas, en espera del turno para ser conducidos a la costa de enfrente, en la única balsa que había en esos pasos. Luego debían ser cargados de nuevo para continuar la marcha. Penosa operación que debía practicarse varias veces, por ser numerosos los ríos y los caños que atravesaban, por ejemplo, la ruta que enlazaba a Barinas, Sabaneta o Libertad con Acarigua.

Basados en esta cruda realidad, hemos sostenido que la conquista de los mercados de Zamora por las plazas comerciales del Centro del país, se logró con el empleo de los carros de mulas, y no con los camiones. Lejos estamos de decir que tales vehículos de motor no contribuyeron a lograr esa conquista o penetración; pero fue una contribución tardía, cuando ya *el mandado estaba hecho*. Por esta razón, no vacilamos en sostener que fue insignificante el rol desempeñado por los camiones en el Estado Zamora, a lo largo de la década de los años 20, si se le compara con la actuación de las carretas de mulas. No puede ser más elocuente en este sentido, el telegrama que le dirigió Luis Mazzei, el 22 de abril de 1927, desde Sabaneta, al comerciante Juan Repetto, en Valencia: "Mercancías que no haya despachado, no las despache por camión, debido a los ríos; prefiero carretas".²⁸

No sabemos con exactitud la fecha del arribo del primer camión al territorio zamorano. Tenemos noticia de que uno de estos vehículos fue adquirido por el Presidente del Estado, Ismael Arellano, en 1924. Junto con el camión compró un carro de mulas. De esta operación, dio cuenta a la Asamblea Legislativa, en su Mensaje anual presentado en 1925. Hay en este documento un párrafo, donde parece que el gobernante zamorano le atribuye mayor importancia a la carreta que al camión. Allí expresa el General Arellano: "Por creerlo de utilidad para el Gobierno, adquirí un camión y un carro de muy buena calidad, con su respectiva bestia, para utilizarlo en los trabajos públicos".²⁹

28. Papeles de la Casa Mazzei.

29. *Mensaje a la Asamblea Legislativa del Estado Zamora, en su reunión ordinaria de 1925*, Barinas, Imprenta Municipal, 1925.

En el verano de 1925, operaba un camión en ciertas partes del Estado Zamora. Era propiedad de un señor de apellido Cuevas. Para el doctor Manuel Heredia Alas, el empleo de este vehículo era preferible a cualquier otro medio de transporte, como puede deducirse de este mensaje fechado en Barinas el 13 de febrero, que le dirigió el médico a Luis Mazzei en Sabaneta: "Ruégole enviarme en camión de Cuevas la caja que allá tengo". En cambio, para el señor Francisco Gavidia, de Barinitas, parece que le era igual carreta o camión, con tal que fuera oportuno. Así se desprende del siguiente telegrama, destinado a Gerónimo Paolini, en Sabaneta: "Ruégole enviarme primera oportunidad camión o carro, tambor gasolina, ajustando precio".³⁰

Ignoramos si fue el vehículo de Cuevas, el "auto-camión" que, en abril de 1925, realizó varios viajes de Barinas a Barinitas, "trayendo y llevando pasajeros". De este asunto, habló el corresponsal de un diario caraqueño, en una información fechada en Barinas el 24 de abril de ese año. Luego de informar sobre la construcción que se había hecho, de sólidos puentes en la carretera Barinas-Barinitas, señaló que, a pesar de que la vía no estaba aún terminada, podía transitar por ella "toda clase de vehículos, de tracción mecánica y de sangre, sin ningún inconveniente".³¹

Tres meses antes, Federico Arias, *chofer* radicado en Acarigua, se ofreció para efectuar viajes en su automóvil hasta Valencia. En telegrama del 30 de enero, le manifestó a Luis Mazzei, que podía hacerle un viaje de Sabaneta a Valencia por Bs. 440, y de Sabaneta a Acarigua, por 380 bolívares.

Para 1927, fueron más frecuentes las visitas de los vehículos de motor, tanto de carga como de pasajeros, llegados directamente desde la capital de Carabobo, atraídos los primeros o sea, los camiones, por el café de Barinitas y por los demás frutos del Estado. Estos viajes sólo podían efectuarse en la época de verano, porque el camino que enlazaba a las poblaciones de Zamora con Acarigua, "era malo hasta la exageración", e intransitable durante la estación lluviosa.³²

Por el mes de octubre de 1927, los comerciantes de Barinitas se mostraban contentos, porque "había muchos proyectos en cuanto a tráfico de vehículos de motor", y sólo se esperaba el próximo verano, para que se reanudasen los viajes de Valencia y Acarigua, hacia ese lugar de Zamora, estimulados por "la producción de café, cueros de res, manteca y algodón".³³ En efecto, para diciembre comenzaron a llegar "viajeros y comerciantes ambulantes en vehículos de motor, procedentes de Valencia y Acarigua", lo que sirvió para animar "el movimiento mercantil en la región".³⁴

Y cosa parecida sucedió en 1928. Cuando se secaron los caminos, llegaron los camiones a los pueblos del Estado. Pero al caer los primeros aguaceros, no volvieron más. Una información fechada en Barinitas el 25 de mayo de ese año, no

30. Archivo de la Casa Mazzei.

31. *El Universal*, N° 5.730, Caracas, 30 de abril de 1925.

32. *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, N° 162, Caracas, 1° de mayo de 1927.

33. *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, N° 169, Caracas, 1° de diciembre de 1927.

34. *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, N° 171, Caracas, 1° de febrero de 1928.

puede ser más elocuente, al decir: “No hay intercambio ni comunicación por medio de vehículos de motor con el Centro” de la República; y luego añade: “sólo quedan traficando todavía carretas tiradas por mulas...”³⁵

* * *

El hecho de que dejemos constancia acerca del extraordinario rol desempeñado por las carretas de mulas en la actividad económica de Zamora, y, sobre todo, en el movimiento comercial, a lo largo de un siglo, no significa que neguemos la importante acción que cumplieron los camiones en ese aspecto. Negarla sería faltar a la verdad histórica. Sólo hemos querido colocar las cosas en el sitio exacto. Los carros de mulas tuvieron la suerte de anteceder a los camiones, y llenaron una enorme función en el Estado Zamora, como fue la de servir al logro del reemplazo o sustitución del comercio fluvial con Ciudad Bolívar, por las relaciones mercantiles con el Centro de la República; sin que ello signifique que tal reemplazo fuese oportuno, deseable o mejor. No son culpables las carretas de que no se haya hecho lo que debió realizarse para mantener la vigencia de la navegación fluvial en el país; ni son culpables de que hayan desaparecido los intercambios de comercio entre Puerto de Nutrias y San Fernando, Guasdalito, Palmarito o Ciudad Bolívar a lo largo de los ríos.

Más tarde, desaparecerán también los carros tirados por mulas, como medios de transporte, y terminarán por imponerse los vehículos motorizados, cuando se construyan verdaderas carreteras modernas, de granzón, concreto o asfalto. Lamentablemente, el abandono de los ríos ahuyentó a los vapores; y hasta los grandes bongos y las lanchas desaparecieron. Para fines de julio de 1928, eran muy pocas las transacciones que efectuaban Barinas o Barinitas con Puerto de Nutrias, mediante el empleo de la vía fluvial; y las pocas embarcaciones que viajaban por Torunos a dicho puerto, eran “bongos de construcción primitiva”, muy inferiores a los que realizaban esta navegación en el pasado.

Para ese año, sólo quedaban en pie los carros de mulas, compitiendo ventajosamente con los camiones, según lo hemos demostrado, y como lo corrobora la siguiente información fechada en Barinitas el 27 de septiembre de 1928, con la cual ponemos fin al presente tomo de nuestra *HISTORIA DE BARINAS*: “La situación mercantil puede calificarse de regular. Es posible que de noviembre en adelante mejore la situación. Desde esa misma época, comenzará el tráfico de carretas y vehículos de motor con el Centro, siendo esto, desde luego, factor del movimiento y de la reacción que esperamos”³⁶.

(El presente artículo corresponde a la parte final del tomo V de nuestra *HISTORIA DE BARINAS*, aún inédito).

35. *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, N° 176, Caracas, 1° de julio de 1928.

36. *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, N° 180, Caracas, 1° de noviembre de 1928, p. 4.229.