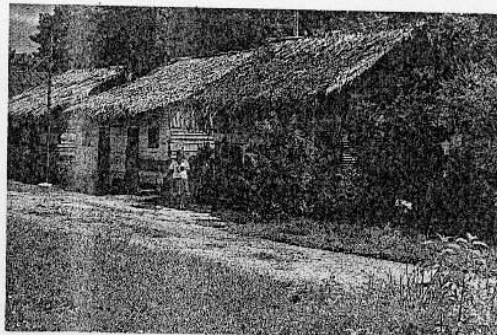


GUANOCO



Guanoco surgió de la gloria llevado de la mano por la explotación de un lago de asfalto natural. Guanoco pasó al abandono desde 1934; simplemente porque ese mismo asfalto natural ya no resultaba ventajoso en calidad y precio en comparación con el asfalto procedente de la destilación. A partir de entonces cesó la explotación del lago y el pueblo se convirtió en una comarca de fantasmas.

¡Pero no importa! Guanoco está allí y quedó como hito dentro de la historia de la industria petrolera en nuestro país. Enclavado en el Municipio Unión del Distrito Benítez, en el Estado Sucre, tiene el mérito de haber sido el primer yacimiento explotado en Venezuela. Todo se inició en el siglo pasado cuando se comprobó la existencia de asfalto en esta región del oriente venezolano, a orillas del caño Guanoco, allí mismo donde discurren las aguas del río San Juan.

Ese yacimiento de asfalto natural, el gobierno de Antonio Guzmán Blanco, en 1883, lo otorgó en concesión a Horacio Hamilton. Eran esos años en que el país se debatía entre caudillos y terratenientes, ellos dominaban la escena política y económica en perfecta armonía con representantes del capital foráneo.

Lo cierto es que Horacio Hamilton nunca tuvo profundo interés por manejar la explotación del lago de asfalto natural de Guanoco. Una vez obtenida la concesión, Hamilton se marchó a Nueva York. Al poco tiempo, tal vez movido por razones económicas, a él se le ocurrió traspasar la concesión a la empresa norteamericana New York and Bermudez Company, la cual previamente se había establecido con la finalidad de adquirir y explotar el lago de asfalto natural de Guanoco.



Parte de la extensión del lago de asfalto de Guanoco, el más grande de

55 AÑOS DE OLVIDO EN UN SUELO LLENO DE RIQUEZA

Famoso por encontrarse allí el lago de asfalto natural más grande del mundo, este lugar del Estado Sucre tuvo su momento de gloria. La cosa vino a cambiar hace 55 años cuando la explotación de asfalto dejó de ser negocio para una multinacional cuyo nombre en Venezuela era New York and Bermudez Company.

Hoy día Guanoco es un apacible lugar habitado por unas 300 personas. Su gente vive de la agricultura y de lo que fue una industria floreciente sólo quedan vestigios.

Texto: Carlos León P.

Fotos y reproducciones: Rogelio Salazar



l-mundo.



Un hombre extrae asfalto en forma rudimentaria.

Dentro de la negociación Horacio Hamilton recibió una pequeña suma en efectivo e igualmente un elevado número de acciones en la New York and Bermudez Company, las cuales alcanzaron a 9.000 acciones. Con el transcurrir del tiempo Horacio Hamilton fue vendiendo estas acciones o dispuso de ellas de la manera que mejor le pareció, todo lo hacía en función a sus necesidades pecuniarias. La negociación entre Hamilton y la New York and Bermudez Company se efectuó el 16 de noviembre de 1885, sólo hubo que esperar un mes porque sin mucha dilación el gobierno venezolano le dio su aprobación para el 9 de diciembre de 1885.

En cuanto al resto de las acciones de la empresa quedaron en manos de Thomas Williams y William H. Thomas de Nueva York, igualmente fueron incluidos varios amigos entre los que se contaba un ingeniero llamado A. H.

Garner, posteriormente este señor además de haber sido Director-Gerente de la empresa, pasó a ser la persona que dirigió todos los trabajos de desarrollo del lago de asfalto natural en Guanoco. Por cierto las crónicas de la época cuentan que los trabajos preliminares estuvieron llenos de riesgos y dificultades, avanzaron con demasiada dificultad. Fue en 1891 cuando comenzaron a efectuarse las primeras exportaciones de asfalto natural.

Transcurridos tres años -en 1893- ya la New York and Bermudez Company se encontraba en mejores condiciones para efectuar sus embarques de asfalto. Se trataba de entrar en franca competencia con The Trinidad Asphalt Company de Nueva Jersey, una empresa que liderizaba el mercado y explotaba la concesión de Pitch Lake, situada en la vecina isla de Trinidad.

Ya en el mismo año 93 la New York and Bermudez Company comenzó a sentir los efectos de una severa crisis económica, todo como consecuencia de los gastos que habían generado los trabajos de desarrollo. En virtud que la empresa no lograba un capital adicional se tomó la decisión para que The Trinidad Asphalt Company participara también en el negocio de la explotación de Guanoco. Luego de una serie de cambios tanto de nombres como de accionistas surgió en el mundo el primer trust del asfalto: la Asphalt Company of America y un año más tarde vino una reorganización que dio paso a la General Asphalt Company.

De "La Felicidad" a la tormenta

Y llegó la hora de los conflictos. Desde un comienzo la concesión otorgada a Hámilton tuvo una orientación destinada a facilitar la incursión de los capitalistas foráneos en uno de los yacimientos de asfalto más grandes del mundo. Eran tantas las ventajas que la New York and Bermudez Company se consideró con derechos por encima del Gobierno Nacional, en todo lo que era jurisdicción del Estado Bermúdez.

Todo comenzó cuando surgió el nombre de una mina llamada "La Felicidad". Desde sus inicios "La Felicidad" perteneció a los venezolanos José Francisco Michelli, Antonio Cervoni, Mateo Guerra Marcano y Antonio Bianchi, quienes lograron que se les expidiera un título de propiedad el 30 de noviembre de 1897. No obstante, la New York and Bermudez Company consideró que "La Felicidad" era de su propiedad y basó su posición alegando que la mina se encontraba dentro de la concesión que venía explotando.

Ante la situación planteada la Bermudez dispuso una larga acción judicial que vino a ver su fin el 28 de enero de 1904. Sin embargo, el título correspondiente a "La Felicidad" fue comprado por los norteamericanos Charles Warner y P. Quinlan. Para lograrlo tuvieron que cancelar la cantidad de 40 mil dólares.

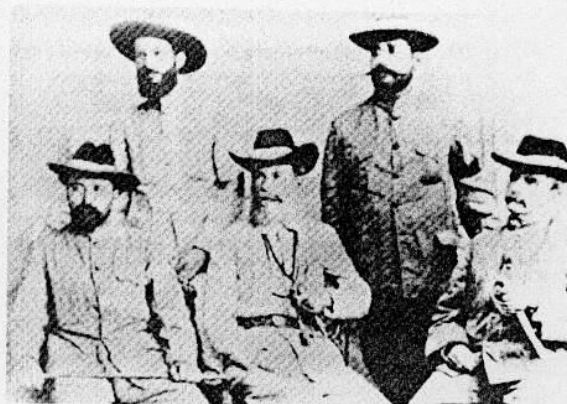
Una vez que el juicio comenzó a tomar cuerpo, podría decirse que estuvo lleno de marchas y contramarchas.

Tanto la Bermudez Company como Warner y Quinlan se valieron de todas las artimañas con la finalidad de mantener la hegemonía en ese territorio donde estaba enclavada "La Felicidad". Mientras tanto Ignacio Andrade fue reemplazado en la Presidencia por Cipriano Castro.

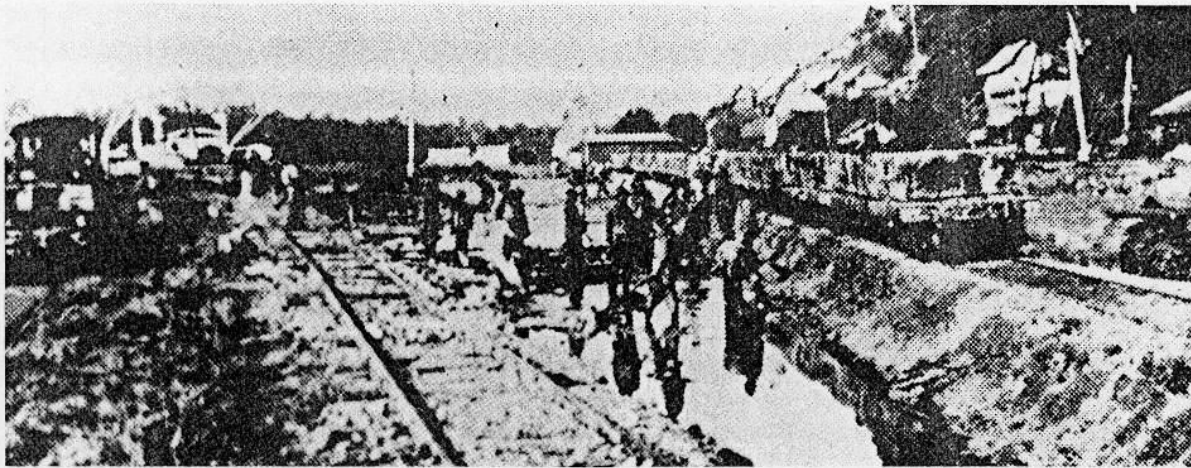
El trust de asfalto en ese afán por imponerse pasó por encima del marco legal. Para tener una idea más clara de cómo se desarrolló toda esta maraña de maniobras que envolvieron el juicio, O. E. Thurber en su obra "Origen del Capital Norteamericano en Venezuela", narra el siguiente incidente: "Al parecer la Corte de Cumaná, integrada por tres jueces, estaba a punto de dictar una sentencia sobre uno de los puntos más importantes del litigio, cuando el Gerente de la New York and Bermudez Company, quien tenía su oficina principal en Trinidad, apareció en el puerto a bordo del "Viking", vapor de la compañía, justamente la víspera en que debía pronunciarse la sentencia, con 10 mil dólares en oro, y llegó a un arreglo con dos de los jueces para obtener un fallo favorable a la New York and Bermudez Company. El tercer juez se enteró de lo que estaba tramando e informó por telégrafo a Caracas. A la mañana siguiente, el Presidente del Estado recibió órdenes imperativas desde Caracas para que procediera a disolver la Corte....".

El sólo incidente anteriormente narrado fue un virtual presagio para los representantes de la New York and Bermudez Company porque el Gobierno de Cipriano Castro había decretado la guerra al trust y por lo tanto era hostil a sus intereses en Venezuela. Pero yendo un poco más allá, ellos estaban casi convencidos que la posibilidad de alcanzar una sentencia favorable era verdaderamente muy remota.

Del litigio se dio paso a los actos de violencia. No hubo más alternativa, La solución la encontraron en derribar al Gobierno de Cipriano Castro. Surgió entonces la famosa Revolución Libertadora. Luego con el devenir de este movimiento insurreccional también apareció un personaje llamado Manuel Antonio Matos, se trataba de un hombre ambicioso con nexos dentro de los capitales foráneos.



General Manuel Antonio Matos, jefe de la Revolución Libertadora, sentado al centro, acompañado, a la derecha, por Lino Duarte Coll; a la izquierda, D. Santos A. Domínic, y de pie, M. A. Matos, hijo y César Vicentini.



Aspecto de la explotación del lago de Guanoco, en el Distrito Benítez del Estado Sucre, que se paralizó en 1934.

Fueron innumerables las pruebas que señalaban esa connivencia entre la New York and Bermudez Company, Manuel Antonio Matos y su gente. Por ejemplo en una ocasión, en el vapor de la New York and Bermudez Company que iba a Trinidad, viajaron Horacio Ducharne y otros tres oficiales, con la finalidad que no fueran capturados por las tropas leales al Gobierno. También se ha citado el caso que en la misma embarcación, en uno de esos frecuentes viajes a Trinidad, llevó dinero para el General Ducharne, el General Ambard, el Coronel Hueves y otros para que los entregasen a un señor de apellido León, quien fungía como Cónsul de las fuerzas revolucionarias en la vecina isla de Trinidad. De regreso, la embarcación de la New York and Bermudez Company trajo varias cajas y paquetes lacrados.

Otro testimonio digno de señalar fue el que hizo un trinitario llamado L. A. Kuhn, quien prestó sus servicios como mecánico de la New York and Bermudez Company, en Guanoco, desde 1895 hasta agosto de 1904: "por orden del Mayor Malcolm Rafferty -entonces Gerente de la Empresa- me tocó reparar en los talleres de la compañía en Guanoco, un gran número de armas para los rebeldes, las cuales consistían en más de 100 mauseres y otros rifles, además de revólveres y machetes; y al mismo tiempo les suministré a las tropas insurgentes algunos rifles Winchester y municiones....".

Lo más increíble de toda esta situación es que Cipriano Castro se vino a convencer de las maniobras de la New York and Bermudez Company cuando todo el proceso ya había tomado demasiado cuerpo, en 1904.

Dado que las condiciones en que había sido otorgada la concesión Hamilton no llegaron a ser cumplidas por la New York and Bermudez Company, se llegó a la determinación de rescindir el contrato y por lo tanto fue necesario que el Procurador de Venezuela abriera un juicio ante el Tribunal de Primera Instancia de la Corte Federal y Casación, el 20 de julio de 1904.

Un año más tarde, el 20 de julio de 1905, el Tribunal de Primera Instancia de la Corte General y de Casación declaró resuelto el Contrato que permitió a la New York and Bermudez Company realizar sus operaciones en Venezuela.

No todo quedó en el acto de rescindirle el contrato a la empresa, el 22 de septiembre de 1904, el Procurador de Venezuela presentó otra demanda donde acusaba a la New York and Bermudez Company de haber fomentado y ayudado a la rebelión de Matos, por lo tanto exigió que se indemnizara a la Nación los gastos realizados como consecuencia de la conspiración de Manuel Antonio Matos.

Hubo una serie de obstáculos con la finalidad de retrasar el proceso que se le siguió a la empresa por actividades conspirativas. Al final, el Tribunal Civil de Primera Instancia sentenció en Caracas el 12 de agosto de 1907: La New York and Bermudez Company fue considerado culpable y por lo tanto debía pagar una multa de 25 millones de bolívars aproximadamente. Sin duda alguna, era una manera de reivindicar nuestra soberanía.

Nunca será igual

A pesar de todo a Carmen Viña le sigue importando todo lo que pasa en Guanoco. Aunque está convencida en que nunca será igual a los años donde el asfalto lo proveía todo, ella sigue luchando por que su pueblo tenga unas mínimas condiciones de bienestar. Con sorna dejó entrever que allí también han nacido personajes importantes: "fíjese hombres como el actor Carlos Márquez y el ex-ministro Vicente Pérez Cayena son hijos de Guanoco, y la verdad es que poco o casi nada se ha hecho por Guanoco".

Son aproximadamente 300 personas las que viven en este pueblo. Más niños que adultos, a tal extremo que no es raro encontrar hogares con doce o catorce muchachos. Eso de Planificación Familiar no cuenta para la gente de Guanoco. Menos les preocupa como alimentar a tantos hi-

jos porque la actividad agrícola brinda suficiente comida al igual que la pesca en el caño Guanoco.

Pero es que Guanoco es un pueblo donde los niños apenas llegan a adolescentes, los que pueden comienzan a acariciar la idea de marcharse a otro lugar en busca de nuevos horizontes. De acuerdo a lo que pudimos recoger la causa radica en el hecho que la escuela sólo sirve para estudiar hasta el tercer grado. Alguien refirió que anteriormente contaban con tres maestros y la instrucción era hasta sexto grado. Son pocas las alternativas para quien quiera estudiar, el pueblo más cercano por vía terrestre es El Pilar y para llegar hay que andar un camino reservado para vehículos de doble tracción; la otra salida es ir hasta Caripito y para hacerlo es necesario navegar por el río San Juan. Definitivamente Guanoco es un pueblo aislado.

Una vez la historia de Guanoco cambió de lugar. Fue en 1930 cuando el pueblo se mudó a orillas del caño Guanoco, allí mismo donde la New York and Bermudez Company tenía sus instalaciones. Hasta ese año la población tuvo su asiento en la colina de atrás, en el cerro San José.

Recorrer este apartado lugar de la geografía nacional nada tiene de complicado. La vida discurre en una sola calle. Nada con nombre de prócer, la única calle se llama Gómez, a lo mejor le pusieron ese nombre en honor al Benemérito. Lo más curioso del caso es que esa calle ni siquiera está asfaltada, a pesar de que Guanoco sigue siendo uno de los yacimientos de asfalto más ricos en todo el mundo.

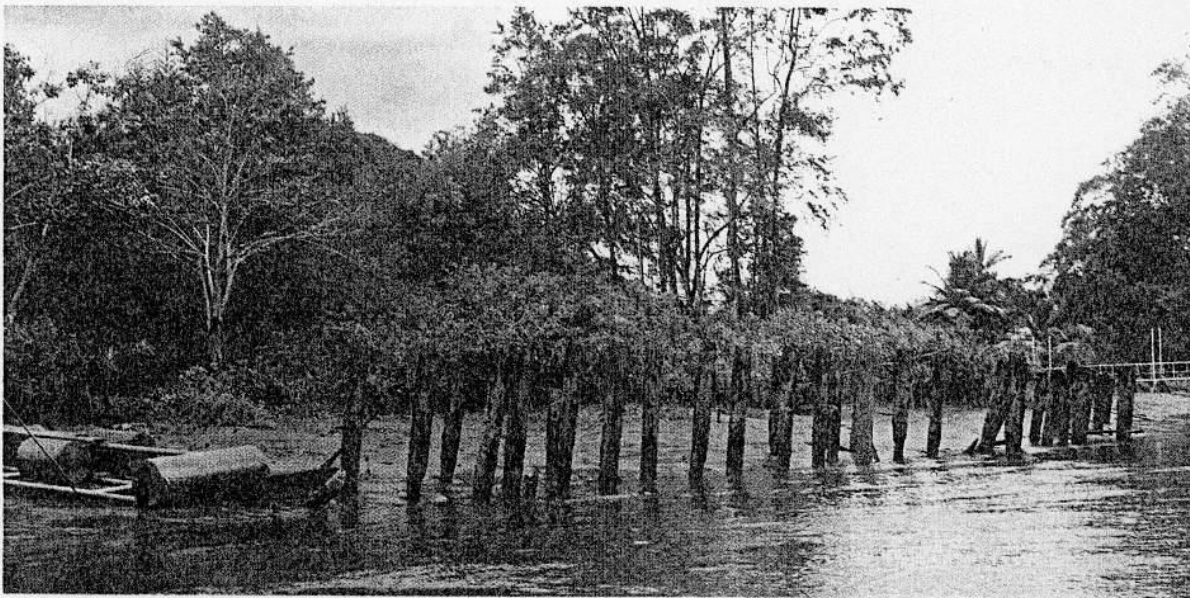
De lo que fueron las instalaciones de la New York and Bermudez Company apenas quedan algunos vestigios. Por ejemplo el viejo muelle no es más que una hilera de gruesas estacas, las cuales resisten el embate de las aguas caño Guanoco. Por ese muelle llegaba la gente desde la vecina



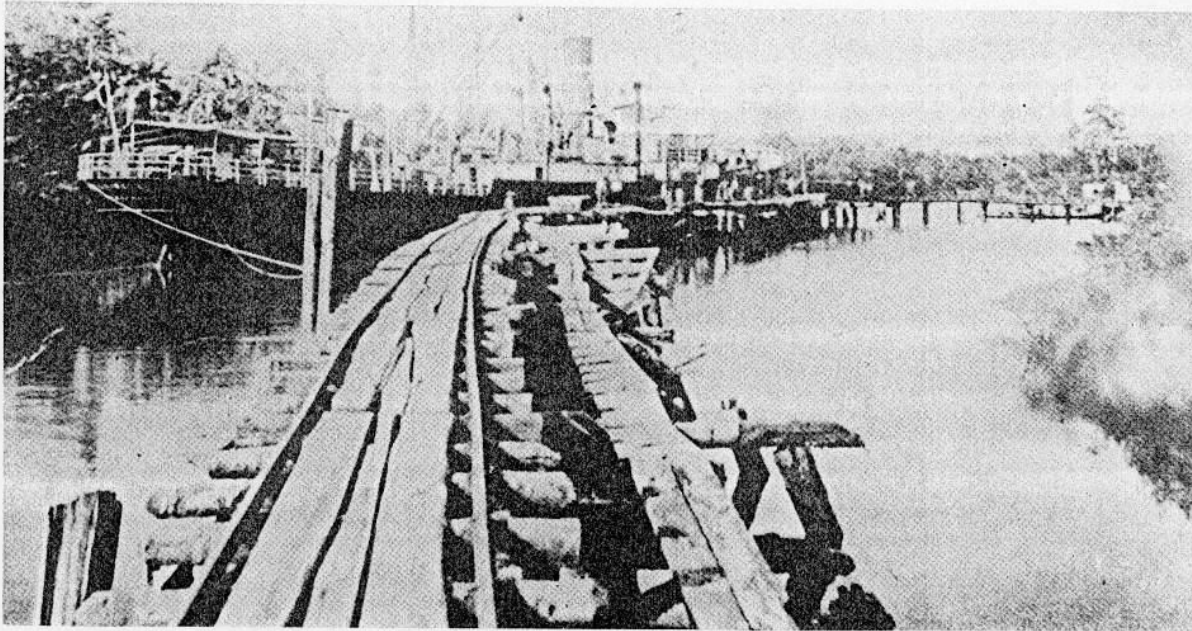
Escena típica de niños del pueblo de Guanoco, montados en burros.



La única calle del pueblo de Guanoco, sin asfaltar, que señala un contraste con la existencia del asfalto natural en sus alrededores.



Aquí se observan los últimos vestigios donde estuvo el muelle de Guanoco, en el caño de su mismo nombre.



Antiguo muelle donde se embarcaba el asfalto extraído en Guanoco, en el caño del mismo nombre

isla de Trinidad con la finalidad de divertirse. Por ese muelle salió el último buque que vino a Guanoco a cargar brea, eso ocurrió en 1934 y el barco se llamaba "Maracaibo".

Nadie se acuerda del ferrocarril, pero los viejos del pueblo vieron cómo las siete locomotoras iban y venían cargadas de brea, realizaban los viajes entre el lago de asfalto y el muelle enclavado en el caño Guanoco.

Para 1915 todo era progreso. Para la historia quedó el recuerdo que por allí llegó la primera planta de hielo en el país. También es cierto que en Guanoco tuvo lugar una de las primeras huelgas escenificadas en una Venezuela donde la justicia social no valía para nada. Los salarios entonces no eran elevados: los venezolanos devengaban un real diario, en cambio los trinitarios ganaban de acuerdo a la producción. Esa era la diferencia.



José Acosta y Carmen Viña, ellos vieron el auge y caída de Guanoco.

A pesar de todas las cosas la gente tiene algo que agradecerle a la democracia: la población cuenta con acueducto, escuela y dispensario. Frecuentemente la zona es fumigada y desde hace tiempo no se conocen casos de paludismo, eso es algo en la vida de un pueblo que quedó para la historia. No estuvo equivocada Carmen Viña cuando dijo que "Guanoco tiene entrada pero no cuenta con una salida, si llegara a tener salida el pueblo virtualmente quedaría con muy pocas almas". La verdad es que nunca será igual. Guanoco entró al olvido hace 55 años.

ASI SE INICIO LA EXPLOTACION DE GUANOCO

1913

Marzo a Junio

New York and Bermudez perfora veinte pozos poco profundos en las cercanías del lago de asfalto de Guanoco, para obtener 14.000 hectáreas en la zona.

15 de Agosto

New York and Bermudez descubre el campo de Guanoco, al completar exitosamente el pozo Bababui-1. Es el primer campo petrolero de Venezuela. El petróleo es muy pesado; un total de 16 pozos productores se completan eventualmente y, además, otros 20 pozos de menos de 30 metros de profundidad (Cuenca de Maturín, 60 kilómetros al N.E. de Maturín).

(Anibal R. Martínez: Cronología del Petróleo Venezolano, Editorial Librería "Historia" Caracas, 1970).