

EL CIRCUITO AGROEXPORTADOR MARABINO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX*

Germán Cardozo Galué
Universidad del Zulia. Venezuela

Maracaibo, después de la Capital de la República, fue la localidad venezolana que mayores transformaciones y un más rápido crecimiento experimentó en la segunda mitad del siglo XIX.

Concluidas las Guerras de Independencia, en no más de cincuenta años la apacible aldea, que muy poco había crecido durante la Colonia, se convirtió en ciudad: triplicó su población aproximándose a los 40.000 habitantes; figuró su Aduana en el segundo lugar de las estadísticas mercantiles, luego de La Guaira; emergió una ambiciosa élite comercial y financiera promotora de los primeros Gremios Mercantil y Cámara de Comercio fundados en Venezuela (1878); el movimiento de su activo puerto y el incremento de capitales impulsó la creación, también pionera en el país de la Compañía de Seguros Marítimos (1880) y de la banca privada, el Banco de Maracaibo, (1882).

Sólidos edificios y elegantes caserones, llenos de colorido y vistósamente decorados, reemplazaron a las pardas y endeblas construcciones coloniales: el espacio urbano creció y se embelleció con plazas y alamedas, un mercado parcialmente cubierto. Teatro de marcado gusto francés. Palacios de Gobierno y Legislativo, hospitales y Anfiteatro Anatómico para los avanzados estudios de medicina; la iniciativa privada la convirtió en la primera ciudad venezolana en disfrutar de la novedosa energía eléctrica; su expansión exigió poner en servicio tres líneas de tranvías.

Sus cada vez más frecuentes nexos con los Andes y el extranjero introdujeron las ventajas y eficiencia del ferrocarril y de la navegación a vapor; establecimientos

* Síntesis del ensayo *Maracaibo y su región histórica El Circuito agroexportador (1830-1860)* Maracaibo, Universidad del Zulia, 1991, 313 pág.

educativos, asociaciones culturales y de todo tipo, periódicos e imprentas se multiplicaron; la nueva clase dirigente se abrió a los gustos, usos y costumbres de las principales capitales europeas y norteamericanas.

Estos cambios, ocurridos en un lapso relativamente corto, fueron el efecto normal de la expansión, desarrollo y consolidación en el occidente venezolano de un circuito agroexportador e importador de efectos manufacturados e industriales, cuyo control en términos operativos había asumido Maracaibo desde su formación en el período colonial. El motor lo constituyó la actividad comercial estimulada por el creciente intercambio Atlántico que siguió a la Revolución Industrial; se vieron igualmente favorecidos por la estratégica situación del puerto de Maracaibo, entre la costa caribeña y la desembocadura de un extenso lago de 12.780 kilómetros cuadrados de superficie que ofrecía comunicación expedita hacia una de las regiones del país más abundante en recursos exportables con más importantes mercados.

Fueron agentes fundamentales de este comercio el sector dirigente nativo, algunos españoles que por las características inherentes al proceso de Emancipación en la Provincia de Maracaibo conservaron bienes y prestigio, y el aporte en capitales, dinamismo y relaciones mercantiles de inmigrantes británicos, franceses, italianos, norteamericanos y alemanes, en particular. La prosperidad de este sector y los recursos fiscales, que aunados modificaron a la ciudad y mejoraron la calidad de vida, provinieron esencialmente de los Andes, sur del Lago de Maracaibo y valles de Cúcuta, en Colombia. Caso frecuente en América Latina de un centro urbano que creció a expensas de su periferia o hinterland rural; pero con un crecimiento limitado, a su vez, por su condición periférica dependiente en relación a los centros de capitalismo europeo y norteamericano y por las exigencias fiscales e ingerencia política del centralismo de los gobiernos caraqueños, en la capital de la República.

El análisis regional de estos factores, materia del presente artículo, sin perder de vista su estrecha relación dialéctica con más amplias esferas de decisión económica y política, enriquece la comprensión del siglo XIX que, en términos del proceso histórico, representó la importantísima etapa de transformación de las aisladas sociedades provinciales de la Colonia en la moderna Venezuela.

Un largo tránsito hacia la definición e instrumentación del Estado Nacional cuyo surgimiento y efectiva presencia histórica es prudente buscarlos en la segunda o tercera década del siglo XX, pues como demuestra este ensayo a medida que nos adentramos en el pasado de los pueblos, ciudades, municipios y estados de nuestro país, se confirma la visión de una Venezuela múltiple, no integrada, mosaico de regiones y micro-regiones, con características económicas, políticas y culturales específicas y diferenciadas, a las que sólo unieron débiles hilos jurídicos y administrativos, manejados con dificultad constante y creciente desde las distintas capitales - Bogotá, Santo Domingo o Caracas.

La Región histórica marabina

Durante un período de larga duración, casi cuatro siglos, factores naturales como la inmensidad de la hoya hidrográfica del Lago de Maracaibo, el aislamiento origina-

do por las escarpadas cumbres andinas y la lejanía de los principales centros administrativos (Bogotá y Caracas); más otros de índole social como la implantación por parte del colonialismo y capitalismo europeos de una economía agroexportadora, fuertemente atada a través de su circuito comercial a los mercados internacionales, convirtieron al occidente de Venezuela en una región mediterránea, en un espacio con especificidad y ritmo históricos propios, diferenciable, en cuanto a su dinámica y características fundamentales, del resto de los conjuntos regionales vecinos, tanto venezolanos como colombianos.

La documentación y literatura histórica producida, desde el siglo XVI y a lo largo del resto del período colonial y siglo XIX, por viajeros, funcionarios reales, geógrafos, agentes mercantiles y políticos ponderó la antigüedad e importancia de los nexos económicos y socioculturales que unían a los diferentes paisajes humanos de la cuenca geográfica del Lago de Maracaibo, y a éstos con las vecinas áreas caribeñas y neogranadinas.

Esta unidad geoeconómica fue aún percibida y resaltada por P. L. Bell cuando, en 1922, iniciada ya la explotación petrolera, escribía en su informe para el Departamento de Comercio de los Estados Unidos de Norteamérica: «El Distrito Comercial de Maracaibo... incluye los Estados Zulia, Trujillo, Mérida y Táchira. El comercio del Distrito, conjuntamente con el de Cúcuta, región de Colombia, es controlado por los principales comerciantes de Maracaibo... Los exportadores americanos, interesados en extender sus operaciones comerciales al Distrito de Maracaibo, procederán bien si consideran este territorio como una unidad separada, divida del resto de Venezuela»¹.

Idéntica recomendación formulé a los historiadores en 1979 en relación al estudio del occidente de la actual Venezuela². Para destacar lo específico de este proceso, diferenciarlo del que se produjo en el resto del país y subrayar lo vinculante dentro de su espacio, opté por calificarlo con el nombre de *Región histórica*, a la cual definí de este modo para el caso concreto del occidente venezolano: un área con características históricas comunes, producto de la lenta gestación y fraguado de vínculos económicos y socioculturales entre los paisajes humanos que la componían, y del predominio e influencia de una ciudad que actuó como centro jerarquizante: Maracaibo; una región nodal aglutinada durante un período de larga duración, que generó un espacio social con especificidad propia.

La red de relaciones comerciales, resultante de la apropiación y explotación agropecuaria de la cuenca lacustre con propósitos colonialistas, surgió como criterio para determinar la extensión y fronteras de la región en la cual se presumía un proceso histórico diferente al de los espacios o formaciones históricas colindantes: las Gobernaciones de Caracas y del Virreinato de la Nueva Granada.

Los límites de los actuales Estados Zulia, Trujillo, Mérida y Táchira, y de las jurisdicciones fronterizas del Departamento Norte de Santander (Colombia) señalaron los

1. *Venezuela: a commercial and industrial handbook*. Washington, Government Printing Office, 1922, p. 181 y 232.

2. Germán Cardozo Galué, «El Zulia: su región histórica». Maracaibo, Universidad del Zulia, 1979. Trabajo de ascenso.

confines aproximados del circuito interno agroexportador, que giraba sobre las facilidades de comunicación brindadas por el Lago de Maracaibo y ríos afluentes, y se abría a las transacciones ultramarinas con el norte de la actual Colombia, el Caribe, Europa y la costa este de Norteamérica. La dirección de los flujos mercantiles, internos y externos, patentizó el comportamiento nodal de la región y señaló al puerto de Maracaibo como su centro y eje del intercambio con el exterior.

Cabalgando sobre estas iniciales hipótesis de trabajo, se han producido diversos ensayos que reconstruyen y demuestran en profundidad el proceso de formación y desarrollo de la *Región histórica marabina*, del siglo XVI al XVIII³.

Las guerras de Independencia y la separación de Venezuela de Colombia en 1830 pusieron a prueba la cohesión de la región histórica: mientras Maracaibo y sus jurisdicciones de la costa lacustre permanecían bajo el dominio español, las provincias andinas suscribieron la causa emancipadora; el territorio de la antigua Provincia de Maracaibo fue dividido en lo administrativo y originó a las de Trujillo y Mérida; finalmente, la disolución de Colombia levantó barreras aduanales y policiales en las áreas fronterizas con la Nueva Granada.

Sin embargo, estos hechos y decisiones no afectaron a la unidad histórica de la región. En décadas posteriores, la reactivación del circuito agroexportador, impulsado por la creciente demanda del comercio mundial en expansión, integró progresiva y sólidamente por más de un siglo las áreas productivas andinas, el norte neogranadino y planices del Lago de Maracaibo. El obstáculo fundamental, las comunicaciones, fue resuelto a medida que la demanda de café se impuso en el mercado internacional: la navegación a vapor, los ferrocarriles y el telégrafo acortaron las distancias entre los centros productores y de distribución, facilitaron un mayor flujo humano por todo el occidente. Maracaibo, donde se había residenciado una poderosa minoría de extranjeros, socios y representantes de los capitales europeos y norteamericanos, agregó a su condición de emporio comercial la de centro financiero de primer orden.

Durante el último tercio del siglo XIX, la unidad histórica de la *Región marabina* experimentó un mayor fraguado. Indicadores de esta etapa del proceso, cuyo estudio en profundidad apenas se inicia, lo constituyen: la creciente consolidación e independencia del aparato productivo relacionado directamente con los principales mercados mundiales; el surgimiento de una élite mercantil y financiera; la esporádica eclosión de movilizaciones políticas y armadas con la finalidad de defender y consagrar la autonomía del Estado Zulia frente al absorbente centralismo del Poder Público residenciado en Caracas.

Algunas reflexiones sobre la naturaleza de la *unidad* generada por el proceso histórico en la *Región marabina* permitirán una mejor comprensión del alcance y utilidad *heurísticos* de este enfoque metodológico en el caso de la historia venezolana.

Se la percibe, ante todo, como *unidad por complementariedad*. El proceso productivo, adecuándose al condicionamiento geográfico, definió dos espacios claramente

3. Ileana Parra Grazzina, «Proceso de formación de la provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo 1574-1676». Sevilla, Universidad de Sevilla, 1984. Tesis doctoral inédita.

Belín Vázquez de Ferrer. *El puerto de Maracaibo: elemento estructurante del espacio social marabino (siglo XVIII)*. Maracaibo, Universidad del Zulia, 1987 (Serie «Cuadernos de Historia», núm. 14)

diferenciables en cuanto al poblamiento, actividad económica dominante, características de la estructura social, modo de vida y cultura: las subregiones lacustre y andina, que se complementaron para dinamizar el circuito agroexportador.

Se trató, además, de una *unidad impuesta*: por los sistemas colonial y capitalista que definieron su participación en la economía mundial como área agroexportadora; por el carácter dependiente y desigual de las relaciones que se establecieron entre Maracaibo y su hinterland, entre el centro financiero, monopolizador del transporte y comercialización, y la periferia regional descapitalizada; por el aislamiento geográfico que obligó a los Andes y al noreste neogranadino a depender del Lago y Maracaibo para comunicarse y comerciar con el resto de Venezuela y el exterior.

Una región histórica, por lo tanto, que se revela portadora de una *unidad precaria*, frágil, aunque haya alcanzado un alto grado de cohesión a fines del siglo XIX. Este postrero rasgo definitorio ayuda a explicar, entre otros hechos y coyunturas del proceso; la aceptación sin réplica de la división en provincias que sufriera la *Región marabina* luego de la Independencia; el débil apoyo de los estados andinos a los movimientos autonomistas liderizados por Maracaibo; su rápida y definitiva desestructuración al ceder el circuito agroexportador ante el empuje de la industria petrolera, en el segundo tercio del siglo XX, y lograr los Andes vías alternas para comunicarse con el resto del país y el exterior.

En fin, *unidad funcional y diversidad estructural*: la primera, evidenciada por la presencia y características que asume el proceso productivo y de distribución como circuito agroexportador e importador de bienes industrializados; la segunda, como resultado de la conformación histórica de unidades o regiones menores, en cuanto a su delimitación espacial, con rasgos sociopolíticos y culturales propios: trujillana, boconense, merideña, tachirense, marabina, perijanera, gibraltareña, zuliera, etc. El reto para la historiografía que se ocupa del occidente del país consiste en la identificación y reconstrucción histórica del proceso intrínseco a cada uno de estos espacios sociales, en su relación dialéctica con las regiones vecinas, en especial con el centro hegemónico marabino y Venezuela.

En este artículo, sin mas pretensión que aproximarse al meollo del asunto, me ocupo de la *unidad funcional* de la *Región marabina*, tal como se descubre en la documentación de los Archivos de Maracaibo, capital del Estado Zulia. Por esta limitación, en cuanto a la consulta de fuentes primarias del resto del conjunto regional, la *diversidad estructural* no van más allá de gruesos pincelazos. Pero ahí está; en el futuro, su estudio enriquecerá, y quizás modifique, este intento de comprensión histórica del occidente de Venezuela.

El Circuito agroexportador marabino: formación y desarrollo

Las más recientes investigaciones sobre el occidente de la actual Venezuela han permitido identificar como sustento básico de la unidad histórica de la *Región marabina* a un circuito agroexportador, revelador a su vez de un complejo mercado regional interno, cuya etapa de formación debe datarse en el último tercio del siglo XVI, su expansión y desarrollo a partir del XVIII y su fraguado en las últimas décadas del XIX.

A su debilitamiento y desestructuración, durante el segundo tercio del presente siglo, contribuyeron la explotación petrolera más otros factores como la apertura de nuevas vías de comunicación desde los Andes hacia los puertos del centro del país y la baja en los precios del café.

Con base en las referidas investigaciones, más mi propia reelaboración, trazaré los rasgos fundamentales del que considero debería llamarse *Circuito agroexportador marabino*, y señalaré los efectos que originaron las diferentes etapas de su formación, desarrollo y consolidación sobre la sociedad regional.

Una oportuna advertencia. La organización en el occidente de la actual Venezuela de un circuito agroexportador necesariamente debe plantearse dentro del proceso histórico iniciado milenios antes de la presencia española.

Aunque se carece de estudios avanzados sobre las particularidades del relacionamiento hispano-indígena en este espacio, las investigaciones de Mario Sanoja e Iraida Vargas⁴ prueban la existencia, a lo menos desde los principios de la era Cristiana, de dinámicos y crecientes vínculos económicos y culturales entre los asentamientos indígenas de la cuenca del Lago de Maracaibo y los pobladores del Noreste colombiano que dieron origen a «una extensa red de contactos e intercambios... para la distribución de materias valiosas y artefactos... así como para el comercio de artículos perecederos: sal, pescado, pieles de animales, mantas... Tal red de intercambio, habría necesitado y permitido la transferencia de conceptos mágico-religiosos: ritos sobre culto a los muertos, ritos de fertilidad o curación, etc., que de cierta manera garantizaban un nivel de compatibilidad en las relaciones de subordinación o complementariedad que podrían establecerse entre unidades sociopolíticas tribales avanzadas como las cacicales (del Norte de Colombia) y unidades sociopolíticas igualitarias como las aldeanas (del Lago de Maracaibo)»⁵.

Similares contactos se dieron con las comunidades indígenas de los Andes venezolanos y los correspondientes al ramal este colombiano. Sería, pues, recomendable que en futuras investigaciones sobre este vital período se trabajara en torno a la hipótesis de un proceso de poblamiento y explotación hispano que tuvo como piso operativo no a un espacio ocupado por primitivas tribus aisladas - como lo describe la historiografía tradicional- sino a una región histórica caracterizada por la «relativa unidad de sus antiguas sociedades indígenas», en opinión de Mario Sanoja⁶; una región, por tanto, en la cual las antiguas rutas y nexos intertribales constituirían la matriz que sirvió de base y facilitó la formación de un circuito agroexportador.

El abastecimiento de la flota menor que tocaba en Cartagena de Indias, necesitada, entre otros alimentos, de harinas, bizcochos y jamones para la navegación de retorno hacia las Antillas y España, constituyó el estímulo externo que impulsó la formación, en el último tercio del siglo XVI, de un circuito agroexportador en el occidente de la actual Venezuela, territorio que en su mayor parte como jurisdicción de la Provincia de Pamplona y luego como Provincia de Mérida dependió de la Audiencia

4. *Gens* (Boletín de la Sociedad Venezolana de Arqueólogos). Caracas, 1985, núm. 2.

Iraida Vargas Arenas, *Arqueología, Ciencia y Sociedad*. Caracas, Editorial Abre Brecha, 1990.

5. *Gens*, núm. 2, pág. 66-67

6. *Ib.*, p. 54

de Bogotá. Luego se añadirían tabaco, cacao, cueros y otras mercaderías. Internamente fue estimulado por la necesidad de proveer a los pobladores hispanos de textiles, armas, herramientas de trabajo, aceite, vinos, etc.

En un primer momento de esta etapa el circuito fue plurinodal: dos puertos del Lago, Moporo y Gibraltar, y un tercero fluvial, Zulia, operaban como centros de acopio e intercambio de Cartagena de Indias, Santo Domingo y Sevilla. Progresivamente, el puerto de Maracaibo se impuso como único centro nodal: su estratégica ubicación en el área de contacto entre las comunicaciones marítimas y lacustres favoreció este proceso; las presiones y manejos políticos de los marabinos hicieron el resto.

Varios fueron los efectos que sobre este espacio social originó la formación del circuito agroexportador; fundamentales y definitivos los cambios operados en relación al período prehispánico: exploración y apertura de la red vial matriz, que se conservaría sin mayores modificaciones hasta mediados del siglo XIX, y su integración a los principales rutas de la Provincia de Pamplona; proceso fundacional y ocupación del espacio sobre los ejes comunicacionales que enlazaban el circuito; despojo y apropiación por parte de los conquistadores y colonizadores hispanos de las tierras productivas andinas y costa oriental del Lago de Maracaibo, y su destino a la reproducción de excedentes; surgimiento de relaciones de producción esclavistas y serviles, con mano de obra africana y mestiza; definición de un sector dirigente que conjugaba propiedad de la tierra y de la fuerza productiva, control del comercio y autoridad pública; imposición definitiva del puerto de Maracaibo como centro axial del circuito agroexportador, hecho que precipitó en 1676 la unificación administrativa del occidente y llanos surorientales de la actual Venezuela bajo la denominación de «Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo», dependiente de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá, y la inmediata designación de Maracaibo como capital de la extensa Provincia; definición de la base territorial y límites de la *Región histórica marabina*, que empieza a configurarse durante estos años; desde entonces considero apropiado calificarla así por el papel decisivo que en un principio tuvo el Lago de Maracaibo, cuya cuenca hidrográfica acercó y sirvió de eje comunicacional a la actividad productiva y al comercio⁷.

La segunda etapa, de expansión y desarrollo del *Circuito agroexportador marabino*, se inició a mediados del siglo XVIII. La impulsaron desde el exterior los cambios en la política económica de la Monarquía española: mayor interés en los productos agropecuarios (cacao en especial), la libertad de comercio y el contrabando. Desde el interior de la *Región marabina* dinamizó el circuito la demanda de géneros y efectos suntuarios para las minorías dirigentes en ascenso. Estas circunstancias señalan un primer momento en esta etapa de desarrollo que se extendió hasta mediados de la década de 1820, al finalizar el dominio español.

Durante este período el comercio estuvo controlado por los vascos y luego por catalanes; se efectuaba con la mayor parte de los puertos españoles, con Veracruz, Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico, con las colonias extranjeras amigas a través de

7. Ileana Parra Grazzina, *Ob. cit.*

Curazao y Santo Tomás y con las enemigas o neutrales mediante el contrabando, que normalmente reportaba mayores beneficios para los comerciantes marbinos que la actividad legal.

El desarrollo del circuito agroexportador originó significativos cambios en la *Región marabina*: se reactivó el proceso de ocupación del espacio, en el último tercio del siglo XVIII, y surgieron nuevas fundaciones en los márgenes de los ríos Escalante y Zulia-Catatumbo, con la finalidad de pacificar definitivamente a las etnias motilonas y facilitar, así, el libre acceso y explotación de las áreas de mayor dinamismo en los valles de San Cristóbal y Cúcuta; se destacó, por su mayor poder económico y participación en la estructura política, la minoría dirigente, los «notables», con residencia en Maracaibo y principales poblados andinos; el creciente interés de España en una explotación agropecuaria rentable, mas la ingerencia del sector dirigente y autoridades de Caracas, originaron importantes modificaciones de la bases territorial, límites y administración de la *Región marabina*: la inclusión de la Provincia de Maracaibo, que había formado parte del Virreinato de la Nueva Granada, en la Comandancia General Marítima de Caracas (1742), y su agregación a la Capitanía General de Venezuela (1777), medidas que fueron ejecutadas bajo la permanente impugnación y protesta del sector dirigente marabino con el apoyo del cucuteño y bogotano, para quienes la cuenca del Lago de Maracaibo representaba una tradicional ruta expedita en la comunicación y comercio con España y el extranjero. Estas desavenencias y contradicciones con el sector dirigente caraqueño, el interés por conservar y aumentar el control sobre la actividad agroexportadora y manifiestas tendencias autonómicas hicieron que Maracaibo no suscribiera la declaración de Independencia, y jugara, hasta el último momento del proceso emancipador (1823), la carta de triunfo de la Monarquía⁸.

Sellada la Independencia, en 1823 se inició para la *Región marabina* un segundo período en esta etapa de desarrollo de su circuito agroexportador. Las facilidades ofrecidas a los extranjeros, primero por los gobiernos de Colombia y luego por Venezuela, constituida ésta en República a partir de 1830, atrajeron hacia sus puertos un creciente número de comerciantes y hombres de negocio europeos y norteamericanos, cuya activa presencia se dejó sentir principalmente en Maracaibo, pero que se extendió hacia Cúcuta, San Cristóbal y los más apartados rincones de la región. Procedían, mayormente, de las Antillas inglesas, danesas y holandesas, con tradición y experiencia en el tráfico del Caribe y hacia Europa. La masiva desaparición de los agentes mercantiles españoles, que habían monopolizado el circuito, les permitió ocupar y controlar, casi de inmediato, las redes de comercialización internas y externas del occidente venezolano.

Comercio del Lago con Los Andes a mediados del siglo XIX

Separada Venezuela de Colombia, en 1830, la Constitución de la nueva República devolvió a las provincias occidentales su autonomía administrativa (desde 1823

8. Belín Vázquez de Ferrer, *Ob. cit.*

habían integrado el Departamento del Zulia con capital en Maracaibo). Internamente, la Provincia de Maracaibo fue subdividida en los cantones de Maracaibo, Perijá, Zulia, Gibraltar y Altagracia; la de Trujillo en Trujillo, carache, Escuque y Boconó; y la de Mérida en Mérida, Mucuchíes, Ejido, Bailadores, La Grita, Lobatera, San Cristóbal y San Antonio.

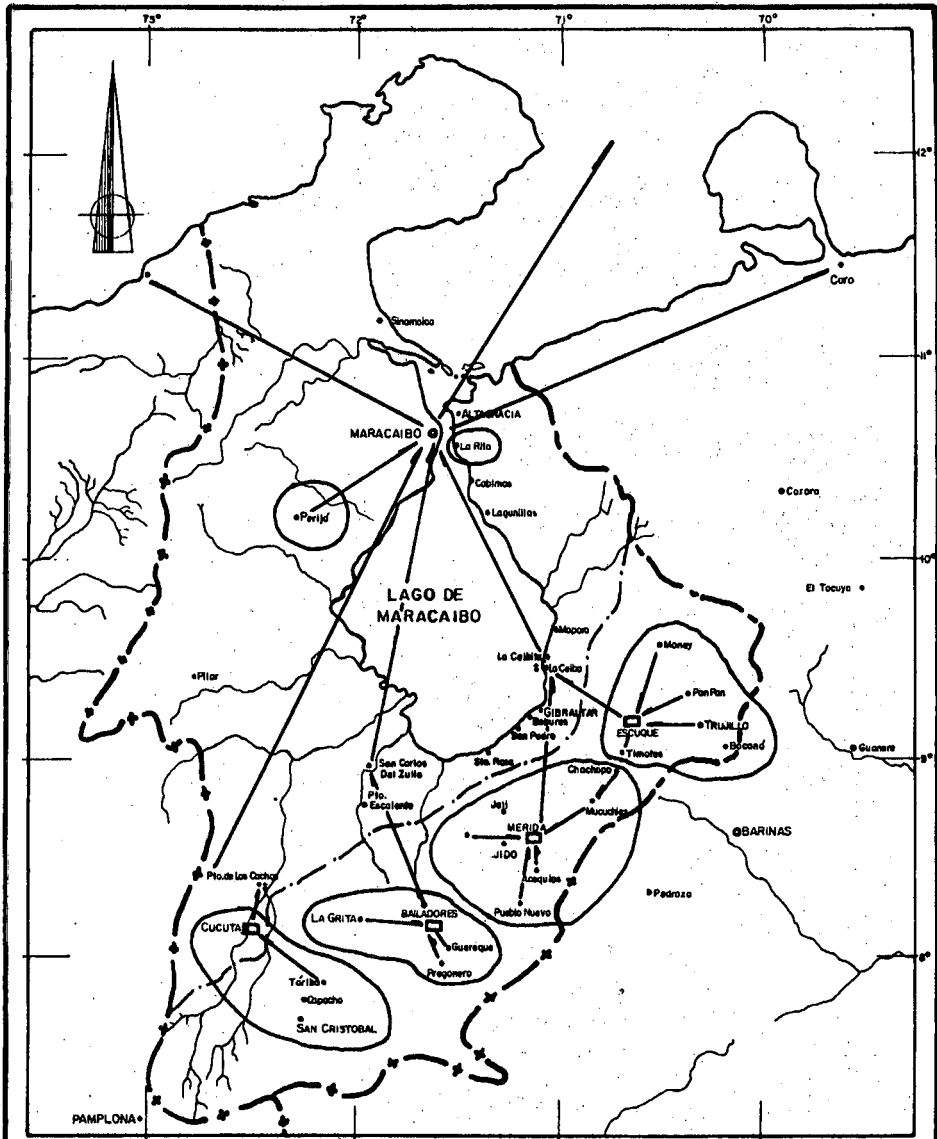
Desde una perspectiva geográfica, económica y humana, la *Región marabina* podría considerarse integrada para la época por dos subregiones, a considerar históricamente como más reales que las divisiones administrativas: las tierras llanas y costas del Lago, pertenecientes en su casi totalidad a la Provincia de Maracaibo; y las cumbres, valles y piedemonte andinos de las provincias de Trujillo, Mérida y jurisdicción de Cúcuta en la Nueva Granada. En la primera, que denomino *subregión lacustre*, los Puertos de Altagracia, La Ceiba, Gibraltar, Santa Rosa, Zulia, Los Cachos y otros menores, constituyeron con Maracaibo el eje que agilizó el giro del *Circuito agroexportador marabino*. Eran acceso y escape del segundo paisaje, al cual llamo *subregión andina*: asiento de las principales áreas productivas, granero del conjunto regional y estímulo creciente para los intercambios con el exterior. A lo largo del siglo XIX se desarrolló una especialización cada vez mayor de las características económicas correspondientes a una y otra subregión, de modo que cabría hablar de una relativa división regional del trabajo con un espacio más intensivamente destinado a la producción de excedentes y otro a su transporte y comercialización.

La *subregión andina* representaba una 30.000 kilómetros cuadrados, un tercio de la superficie de la región marabina. Era el área más poblada: con unos 110.000 habitantes de un total también aproximado de 150.000. La población se distribuía en los distintos cantones con cierto equilibrio, sin que sobresaliera alguna de sus cabeceras.

La producción, fundamentalmente agrícola sobre la base de pequeñas propiedades con mano de obra familiar, se concentraba en los valles y vegas formados por los ríos Motatán, Chama, Torbes, Táchira y el Zulia a su paso por territorio neogradino.

Un somero análisis de los informes presentados al gobierno de José Antonio Páez, en 1831, por los gobernadores de las provincias de la región marabina permite establecer con claridad cuatro áreas productivas: la trujillana, son importantes sembradíos de trigo y maíz; la merideña, cuyas tierras estaban dedicadas básicamente al trigo y a la caña de azúcar; las proximidades de Bailadores, con siembras de tabaco; y el eje San Cristóbal-Cúcuta, abundante en café, caña de azúcar y cacao. Desde los poblados y caseríos más remotos en las cuatro áreas mencionadas, esta diversificada producción se volcaba sobre Escuque, Mérida, Bailadores y Cúcuta, convirtiendo a estas localidades en mercados principales y centro de acopio. De estos lugares se extraía hacia los puertos en el Lago y sus afluentes para ser embarcada a Maracaibo, de donde la mayor parte de los productos se reexportaban hacia los mercados antillanos, europeos y norteamericanos⁹.

9. *Las estadísticas de las provincias en la época de Páez*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1973



TITULO: AREAS PRODUCTIVAS Y FLUJOS AÑO 1840 — REGION MARABINA —		FUENTE: MARACAIBO Y SU REGION HISTORICA GERMAN CARDOZO GALIE
LEYENDA:		
—●— LIMITES DE LA REGION MARABINA - - - LIMITES DE LAS SUBREGIONES ANDINA Y LACUSTRE — FLUJOS	○ CENTRO PRINCIPAL ○ AREA PRODUCTIVA □ CENTRO DE ACOPIO ‡ PUERTO DE TRASBORDO	ESCALA: 1: 75.000 DEBUJANTE: E. STRAUSS

El mercado intra-regional había operado hasta poco después de las guerras de Independencia sobre la base del intercambio de la producción agrícola de la subregión andina con la sal, aguardiente y artesanías (velas, calzado, sombreros, etc.) de Maracaibo. De carnes y animales de silla se abastecían Los Andes en los llanos de Barinas y Apure; Maracaibo y costa norte del Lago de Valledupar, Santa Marta y provincia de Coro¹⁰.

El comercio extranjero afectó este mercado en varios modos: tendió a liquidar la artesanía local con la introducción de manufacturas del exterior, principalmente inglesas; frenó algunos cultivos como el del trigo que abastecía el consumo andino y de la subregión lacustre, incapaz de competir en precios con el importado, por el encarecimiento que implicaba su dificultosa transportación; y, finalmente, acentuó la especialización en ciertos cultivos de demanda tradicional en los mercados europeos: tabaco, azúcar y cacao, o relativamente nuevos como el café que se extendió e impuso en Trujillo y cantones tachirenses.

Los contactos comerciales de las áreas productivas andinas entre sí eran escasos si se comparan con su comunicación con las costas del Lago y Maracaibo. Aquellos se realizaban por un camino de recuas que desde Escuque hasta Cúcuta atravesaba de noeste a suroeste los valles del Motatán, Chama, Mocotés, La Grifa, Torbes y Táchira. Por la fragosidad de los terrenos y elevación de los páramos, este eje vial, utilizado desde fines del siglo XVI siguiendo rutas indígenas, no ofrecía a los comerciantes segura y expedita comunicación.

Por estas barreras naturales y la necesidad de surtirse de algunas mercaderías del exterior como ropa, vinos, instrumentos de labranza y aceite, desde comienzos de la ocupación española cada una de las áreas productivas buscó su propia salida al Lago de Maracaibo, originando así un sistema vial paralelo que terminaba en los puertos del Lago o sus afluentes. Estas condiciones impuestas por el medio dificultaron el mercado y los contactos entre las áreas andinas, y condicionaron su progresiva articulación y dependencia de la subregión lacustre, y en especial de Maracaibo.

La **subregión lacustre** fue por cuatro siglos la zona de forzoso contacto de los andes venezolanos y valles de Cúcuta con el resto de país y con el exterior. Otro paisaje, otro mundo de relaciones económicas y humanas. En el centro, dominando todos los horizontes y actividades el Lago: enorme superficie de 12.780 kilómetros cuadrados que separaba y a un mismo tiempo acercaba a sus pobladores ribereños y andinos.

Su población, poco más de un tercio del total de la Región marabina, apreciada como se dijo en unos 150.000 habitantes para 1840, tendía a concentrarse en los puertos de Maracaibo, Altagracia, Gibraltar, San Carlos del Zulia y Perijá, única localidad no ribereña de importancia.

A diferencia de la subregión andina, poseía un centro urbano que se destacaba: Maracaibo, con unos 15.000 habitantes que representaban el 50% de la subregión y el 20% de la Región marabina; el resto de poblados no pasaba de 2.000. Habían

10. Agustín Codazzi, *Resumen de la Geografía de Venezuela*. Caracas, Ministerio de Educación Nacional, 1940. Tomo III, pág. 145

surgido paisajes con difíciles condiciones para la subsistencia, como necesarios puntos de contacto entre la subregión andina y Maracaibo.

El análisis de un «Cuadro estadístico de la Provincia de Maracaibo», formado por el gobierno local el año 1838, descubre dos diferentes áreas productivas en la subregión lacustre (de menor significación, desde luego, que las andinas) según el uso preferente de las tierras, condicionado por las características de suelo y clima: la del norte -cantones Maracaibo y Altagracia- con cultivos de algodón, sembradíos de cocoteros y crianza de ganado; la del centro y sur -cantones Perijá, Gibraltar y Zulia- con caña de azúcar, cacao, plátano y café¹¹. Un tercer espacio, el suroccidental, correspondiente en su mayor parte al cantón Zulia, permaneció improductivo hasta principios del siglo XX, a causa de las extensas zonas pantanosas y la presencia de los indígenas motilonos.

El café, producto que comenzaba a disputar el cacao el primer lugar en las exportaciones regionales, no representó un aliciente para los agricultores de esta subregión, cuyas tierras no podían competir en calidad y extensión con las trujillanas y tachirenses. En cambio, el algodón, de creciente demanda en el mercado inglés, llegó a crear lisonjeras esperanzas que no se concretaron ante la competencia del sur de Norteamérica. La ganadería sí llegó a constituir un renglón nada despreciable en el norte de la subregión lacustre por la proximidad del puerto de Maracaibo desde donde se embarcaban cueros, principalmente, hacia las Antillas, Europa y Norteamérica.

No obstante las facilidades que brindaba el Lago, los puertos menores, al igual que los centros de acopio en la subregión andina, no se comunicaban entre sí: todos tenían por único norte a Maracaibo. Este llamativo hecho, que mejor revela y enfatiza la importancia regional de la capital de Provincia, afectaba a todas las esferas de la vida cotidiana de aquellos pueblos. En 1836, en un intento por descentralizar al poder judicial, se procedió a dividir la Provincia de Maracaibo en dos circuitos: el del Norte, con los cantones de Maracaibo, Perijá y Altagracia, fijándose la residencia del juez en Maracaibo; el del Sur, con los cantones de Gibraltar y Zulia, y el juez en San Carlos. La protesta generalizada fue inmediata. La prensa de Maracaibo exponía: «... nuestros cantones ningún comercio, ninguna relación tienen entre sí; el tráfico de cada uno de ellos es con la capital. En ella tienen todos los vecinos de Gibraltar, Zulia, Perijá y Altagracia sus agentes, en ella encuentran los recursos de que en los otros cantones se carece...»¹².

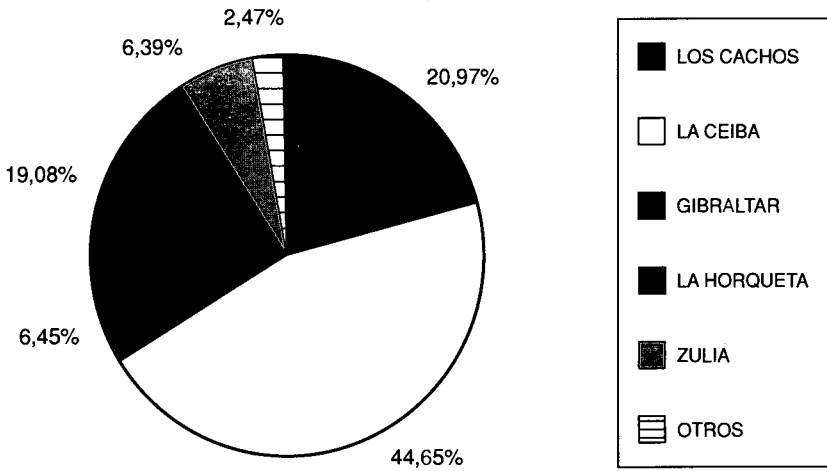
Tanta fuerza hizo esta argumentación que el gobierno estableció la residencia de los dos jueces ¡en la propia Maracaibo!: uno en la parroquia de la Catedral, o matriz, a cargo de los asuntos judiciales de los cantones Maracaibo, Altagracia y Gibraltar; el segundo en Santa Bárbara para atender lo concerniente a esta parroquia, a la de San Juan de Dios y a los cantones de Perijá y Zulia.

Identificadas las dos subregiones que se destacaban en el espacio social marabino y sus correspondientes áreas productivas, paso a caracterizar los rasgos fundamen-

11. *Archivo General de la Nación*. Sección del Interir y Justicia. Año 1838, tomo CLXXXI, fol. 83

12. *El Constitucional de Maracaibo*, 3 de julio de 1838, núm. 21. Las cursivas en el texto son nuestras.

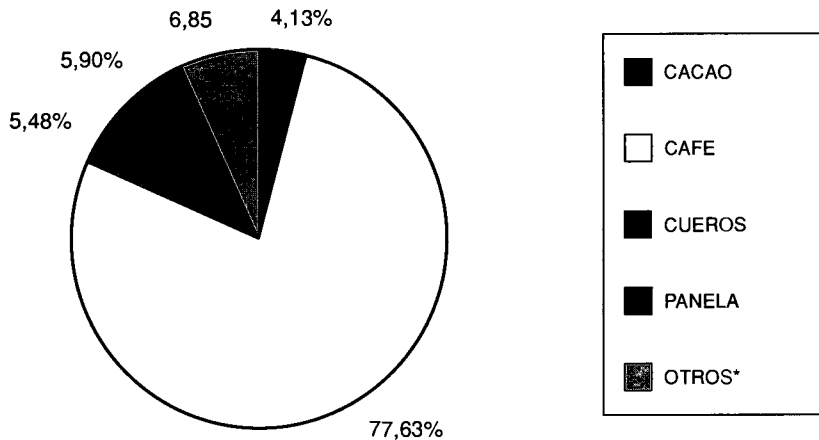
PUERTOS PRINCIPALES DE LA SUBREGION LACUSTRE QUE REMITEN GENEROS Y FRUTOS A LA ADUANA DE MARACAIBO ENERO-JUNIO 1851



*Volumen remitido

Fuente: AHZ, 1850, t. 12

PUERTOS PRINCIPALES DE LA SUBREGION LACUSTRE QUE REMITEN GENEROS Y FRUTOS A LA ADUANA DE MARACAIBO ENERO-JUNIO 1851



*Artesanías, arroz, azúcar, dulces, verduras, melaza, sombreros, tabaco

Fuente: AHZ, 1850, t. 12

tales de la red comercial que unía al Lago con Los Andes conformando al que he denominado **Circuito agroexportador marabino**.

Este circuito operaba, a mediados del siglo XIX, al igual que en los tres siglos anteriores, sobre la base estructurante de un sistema de puertos lacustres y fluviales que servían de depósito y trasbordo entre las áreas productivas de los valles y piedemonte andinos y el puerto de Maracaibo.

La importancia creciente de la producción y comercialización del café había desplazado a las tradicionales localidades de Gibraltar y Zulia como puertos intermedios entre la subregión andina y Maracaibo. En su lugar se destacaban La Ceiba y el eje Los cachos-La Horqueta (sobre el río Zulia) como salidas naturales de las áreas trujillanas y tachirenses, respectivamente. De hecho, estos puertos movilizaban para 1851 un 84% de los frutos que se introducían anualmente al puerto de Maracaibo, café en casi su totalidad¹³.

A medida que éste se afianzaba como principal producto de exportación regional, La Ceiba y el eje Los Cachos-La Horqueta se consolidaron como puertos de intercambio del comercio lacustre, constituyéndose a su vez en centros de vastos «hinterlands», de los cuales dependían sus áreas productivas y poblados para los contactos económicos y comunicación con Maracaibo y el exterior.

Aunque en cantidades insignificantes, el café se exportaba ya a fines del siglo XVIII de las jurisdicciones trujillanas hacia Maracaibo y España¹⁴. A partir de la década de 1840, su producción y comercialización experimentó un acelerado crecimiento hasta llegar a alcanzar para el primer semestre de 1851 un volumen de 1.395.686 kilogramos la exportación del grano por el puerto de La Ceiba¹⁵.

Al igual que en resto del territorio andino, el café se cultivaba en unidades productivas basadas, principalmente, en el trabajo familiar. La oferta de mano de obra adicional, necesaria en los tiempos de cosecha, se mantuvo constante en Los Andes, a diferencia de la región norcentral donde las revueltas y guerras civiles diezmaban o hacían huir a la población.

En cuanto a los mecanismos crediticios empleados para obtener recursos económicos que permitieran levantar las cosechas y procesar el café hasta colocarlo en los mercados intermedios y finalmente en Maracaibo, las fuentes sobre la época y recientes estudios especializados parecen sugerir un tipo de financiamiento que tuvo como garantía la cosecha, mediante el anticipo de dinero y mercancías:

«El gran comerciante establecido en los pueblos compraba los bienes de producción y consumo necesarios a las compañías comerciales de Maracaibo que exportaban café. De este modo, él estaba atado a los comerciantes de Maracaibo por la misma suerte de vínculo que él imponía a los comerciantes y productores de menos importancia... Un préstamo abierto mediante una venta de mercancías por una firma de Maracaibo por ejemplo al 6 ó 12% anual de interés llegaría al productor, a través de intermediarios, a un interés mensual del 1.5 al 3%.

13. «Libro en que se llevan las cargas sujetas a pagar el derecho de consumo principiado el 1º de julio hasta el fin de junio del año económico de 1850-1851». *Archivo Histórico del Zulia*, año 1850, tomo 12, legajo 23

14. José Domingo Rus, *Maracaibo a principios del siglo XIX*. Maracaibo, Universidad del Zulia, 1969, pág. 270

15. Cfr. cita 1

El préstamo podía ser reembolsado con el café, desde el productor a través del comerciante local al comercio de Maracaibo»¹⁶

No de otro modo, complejo y generador de profundas brechas sociales entre los grandes comerciantes radicados en Maracaibo y los intermedios y cosecheros andino, pudo funcionar el sistema crediticio en un espacio económico donde las áreas productivas estaban muy retiradas y eran de tan difícil acceso vial desde el puerto que concentraba el café para su exportación.

Realidad muy distinta a la que rodeó las actividades de producción, y comercialización del café en la región norcentral. En aquel espacio, la proximidad a Puerto Cabello y La Guaria de los valles donde se cultivaba las hizo más fáciles; menos desiguales las relaciones entre comerciantes y agricultores y frecuente la identificación de ambos papeles en una sola persona o familia.

Estas diferencias entre las regiones occidental y la norcentral, en cuanto a la producción y comercialización agrícolas en general, deben seriamente ponderarse al a hora de analizar, durante el siglo XIX, los procesos sociales y políticos en uno y otro espacio. Confirman estos rasgos diferenciales la percepción de un país, Venezuela, segmentado en regiones con su ritmo y dinámica propios, vinculadas por débiles estructuras administrativas, alejadas geográficamente por la inexistencia de una red vial integradora, y dialécticamente contrapuestas por la especificidad de sus particulares procesos históricos de larga duración: una caricatura de Estado sin Nación.

Como hecho resaltante en las actividades productivas y de distribución relacionadas en el área trujillana cabe destacar la identificación del primer indicio de inversión extranjera en la Región marabina, según lo permiten afirmar las fuentes localizadas hasta el momento. Al frente de tal iniciativa figuró Alexandre Boyer, comerciante y hombre de negocios de origen francés, quién había arribado a Maracaibo hacia 1827.

Boyer representó a un consorcio de empresarios que organizó dos expediciones con más de trescientos inmigrantes franceses que arribaron a Maracaibo en 1838, adquirió en 1844 la propiedad de los terrenos e instalaciones de la Aduana de La Ceiba, contrató por 54.000 pesos la reparación del camino de La Ceiba a Trujillo en 1846, invirtió 200.000 pesos para el establecimiento en Punta de Palmas de maquinarias a vapor para aserrar madera, moler trigo, procesar aceite de coco y desmotar algodón. Finalmente, en 1847 se constituyó en París como la «Sociedad Francesa en Maracaibo», con un capital de 375.000 pesos, con el propósito de licitar ante el gobierno venezolano el otorgamiento de un privilegio exclusivo para establecer buques de vapor en el Lago de Maracaibo y sus principales ríos afluentes¹⁷.

16. William Roseberry, *Coffe and Capitalism in the Venesuelan Andes*. Austin, University of Texas Press, 1983, p. 84.

17. Exposición que dirige Alexandre Boyer a la Comisión de la Cámara del Senado. Caracas, 5 de mayo de 1852. En: *Archivo Histórico del Zulia*, año 1852, tomo 8, leg. 21, fol. 40-40v

Contrato celebrado entre el Gobernador de la Provincia de Maracaibo, Aniceto Serrano, y el empresario Alexandre Boyer. Maracaibo, 1º de agosto de 1846. En: *Archivo Histórico del Zulia*, año 1846, tomo 22, leg. 13,

Exposición que Alexandre Boyer dirige a la Cámara de Representantes del Congreso de la República. Caracas, 4 de mayo de 1852. En: *Archivo Histórico del Zulia*, año 1852, tomo 8, leg. 21, fol. 23-30v

Las áreas productivas del sur de la Región marabina -La Grita, Lobatera, San Cristóbal, San Antonio y Cúcuta- aunque las más apartadas de las costas caribeñas, constituyeron el «hinterland» más activo de su circuito agroexportador.

Sin los inconvenientes viales que confrontaban la Provincia de Trujillo y norte de la merideña, derivados de los accidentados terrenos montañosos y planicies pantanosas, las operaciones de intercambio mercantil prosperaron, ininterrumpidamente, durante el período de dominación española y primeras décadas republicanas, y alcanzaron su máximo nivel de crecimiento en el último tercio del siglo XIX y principios del XX.

La arteria fluvial del Catatumbo y su afluente el Zulia, navegables durante la mayor parte del año, permitía el acceso de las embarcaciones que traficaban el Lago hasta muy cerca de los principales centros de acopio y mercados locales. Los caminos de herradura que conducían de éstos hacia los puertos, discurrían por terrenos con declives poco pronunciados que facilitaban el desplazamiento de las cabalgaduras. Estas ventajas en la transportación hacía que cada carga -saco o fardo donde se portaban los frutos y mercancías- pesaran diez arrobas (115 kgs.), dos más que las convenidas para su conducción en el resto de los Andes.

En el primer semestre del año 1851, de las áreas productivas que rodeaban el eje San Cristóbal-Cúcuta salieron hacia Maracaibo por los puertos de Los Cachos, La Horqueta y Zulia 2.198.075 kgs. de frutos diversos, de los cuales 1.385.922,5 fueron de café; le seguían en importancia cacao y panela¹⁸.

A falta de información más detallada sobre las transacciones comerciales entre Maracaibo y el que he convenido en denominar «hinterland» o área productiva dependiente del eje portuario Los Cachos-La Horqueta, resumo a continuación los estimados que proporcionaba el comerciante francés Alexandre Boyer en la documentación que citáramos anteriormente¹⁹.

Para mediados del siglo XIX, las transacciones mercantiles entre Maracaibo y los puertos del área sur del Lago se podían calcular anualmente en un promedio de 5.750.000 kgs. De éstos, 4.600.000 kgs. representaban el volumen de frutos exportados hacia Maracaibo: si se duplican las cifras señaladas por la estadística oficial y citadas con anterioridad, se podrá observar que se aproximan bastante al estimado de Boyer; los 1.150.000 kgs. restantes correspondían a las mercancías venezolanas y extranjeras que se introducían con destino a los cantones del sur de la Provincia de Mérida y jurisdicciones fronterizas de la Nueva Granada.

De los 4.600.000 kgs. de frutos que se exportaban hacia el puerto de Maracaibo, destinados en su casi totalidad a la reexportación al extranjero, 3.565.000 kgs. procedían de territorio venezolano y 1.035.000 de la Nueva Granada. De la producción venezolana al 96,7% (correspondiente a los cantones Lobatera, San Cristóbal y San Antonio) era llevado por tierra hasta el puerto neogranadino de Los Cachos. La casi

18. «Libro en que se llevan las cargas sujetas a pagar el derecho de consumo principiado el 1º de julio hasta el fin del año económico de 1850-1851». *Archivo Histórico del Zulia*, año 1850, tomo 12, leg. 23

19. Exposición que dirige Alexandre Boyer a la Comisión de la Cámara del Senado. Caracas, 5 de mayo de 1852. *Archivo Histórico del Zulia*, año 1852, tomo 8, leg. 21, fo. 31v-32v

totalidad, pues, de la producción venezolana de los cantones sur de la Provincia de Mérida pasaba forzosamente la frontera hacia la Nueva Granada para luego reingresar a Venezuela.

En el flujo comercial inverso -desde Maracaibo hacia el sur del Lago- del 1.150.000 kgs. de sal y mercancías nacionales y extranjeras, 690.000 kgs. se consumían en la Nueva Granada.

El «hinterland» del sur de la Región marabina, el más activo dentro de su circuito comercial, fue por consiguiente un «hinterland» internacional. Su red de producción y distribución se extendía sobre un amplio espacio, dividido casi en partes iguales por la frontera entre la Nueva Granada y Venezuela, límite constituido en este sector principalmente por el curso del río Táchira.

Desde comienzos de la dominación hispánica, y por tres siglos, la población que ocupó la totalidad de aquel espacio se mantuvo unida y acrecentó constantemente sus vínculos socioeconómicos endógenos y con Maracaibo, más allá y por encima de las vicisitudes políticas y sucesivas divisiones administrativas.

La agregación, en 1777, de la Provincia de Maracaibo a la Capitanía General de Venezuela originó problemas de carácter aduanal para el funcionamiento económico de los productores y comerciantes que operaban en este espacio. Luego, las guerras de Independencia y la separación, en 1830, de Venezuela de la República de Colombia, que condujo al surgimiento de un límite internacional, crearon condiciones tendentes a dificultar cada vez más la comunicación y contactos comerciales entre las comunidades fronterizas, al paso que factores exógenos como la creciente vinculación de la Región marabina a los mercados extranjeros aumentaba la necesidad de que estas áreas funcionaran más articuladamente.

En 1832, el gobierno venezolano expidió un decreto que reglamentaba el comercio de Venezuela con la Nueva Granada por su frontera terrestre. Maracaibo fue declarado puerto de depósito para el comercio de tránsito hacia la Nueva Granada. Este decreto implicó el tácito reconocimiento y aceptación por parte de la nueva República de la presencia histórica de esta subregión que durante siglos se había conservado unida en su actividad productiva: si Venezuela no facilitaba a esta parte de la Nueva Granada la importación a través del puerto y Lago de Maracaibo, era de esperarse que a su vez el vecino país le cerrara el paso por su territorio -vía Cúcuta al puerto de Los Cachos- a los productos venezolanos de las jurisdicciones tachirenses. Para reforzar el carácter oficial de aquel decreto, el Congreso de la República aprobó el establecimiento de una Aduana en San Antonio del Táchira y dio ejecútese, el 4 de mayo de 1842, a la primera «Ley sobre Comercio de Tránsito de Venezuela con la Nueva Granada»²⁰.

La presencia de una frontera sólo constituyó un problema en la medida en que los gobiernos de uno y otro país trataron de interferir en el proceso productivo, afectando su unidad y complementariedad socioeconómica. El neogranadino procuró con persistencia, aunque sin resultados inmediatos ni a mediano plazo, facilitar la comu-

20 «Memoria de Hacienda» del año 1843. En: *Recopilación de Leyes de la República de Venezuela*, tomo II, p. 125-127

nicación de los valles próximos a Cúcuta con los puertos del río Magdalena para evitar la prolongada dependencia -casi tres siglos- de la vía Zulia-Catatumbo-Lago de Maracaibo; el venezolano propició, no con más éxito que el vecino país, la apertura de caminos hacia el río y puerto de la Grita para obviar el obligado paso por territorio neogranadino de la producción agropecuaria de San Cristóbal en ruta hacia Maracaibo. Frente a estas iniciativas, débiles «per se» al quererse llevar adelante en áreas muy alejadas del control oficial, se alzaron también la antigüedad e intereses de sector dirigente local residenciado en el eje San Cristóbal-Cúcuta, vinculado por negocios y lazos familiares de larga data, y cuyo enriquecimiento y capacidad de acumulación estuvieron estrechamente ligados a la condición fronteriza de su área operativa. De hecho hasta bien avanzado el siglo XIX lograron vadear exitosamente la permanente oposición de los gobiernos venezolano y neogranadino a la existencia y prosperidad de la fértil comarca que cabalgaba ahora sobre un límite internacional.

La confrontación permanente, por más de medio siglo, entre los intereses locales y los del país -expresada además de los hechos citados en una constante modificación de las leyes que regían el comercio de tránsito y en numerosos testimonios oficiales y de la prensa de la época- evidencian cómo en el espacio económico en torno al Zulia-Catatumbo los procesos de producción y distribución, los de mayor peso dentro del circuito agroexportador marabino, prosperaron conjuntamente con un creciente comercio ilegal, que se constituyó posiblemente en la principal y más importante fuente de acumulación de capital a uno y otro lado de la frontera. En este período debe ubicarse el establecimiento y proliferación de las redes de contrabando fronterizo que se han extendido y complejizado en la época actual.

Puerto de Maracaibo y comercio con el exterior

Maracaibo había crecido en los alrededores del puerto, en la orilla norte de la Bahía. El terreno ascendía en suaves colinas, permitiendo distinguir, desde las embarcaciones fondeadas en el Lago, los techos de las sucesivas hileras de las pardas casas bajas que se alineaban a lo largo de las calles principales: únicamente sobresalían las torres de las iglesias Catedral, Santa Bárbara y San Juan de Dios, las tres parroquias de la ciudad.

La Bahía de Maracaibo, siempre ocupada por algunos buques nacionales y extranjeros -goletas y bergantines en su mayoría- era atravesada por el constante ir y venir de las pequeñas embarcaciones que navegaban hacia Altagracia, La Ceiba o las remotas localidades de San Carlos del Zulia, La Horqueta o Los Cachos.

El muelle, reconstruido hacia 1840, y los alrededores del puerto eran el centro y pulso de Maracaibo. Desde horas muy tempranas, llegaban del interior del Lago y sus inmediaciones piraguas y lanchas cargadas con café, cueros, cacao y panela, productos que en su mayor parte se reexportaban, y con todo género de frutas, verduras y legumbres para el consumo local.

El mercado tenía lugar en un gran espacio o plaza que se abría entre el puerto y la casa de la Aduana. Para una ciudad que dependía casi por completo del exterior

en la subsistencia diaria, ya que sus alrededores eran extremadamente estériles, la hora del mercado era de suma importancia: fusionaba a los diversos estamentos sociales sin distinción de razas, intereses políticos o posición económica; y ofrecía el momento propicio para la propagación de noticias, novedades y chismes.

«Había muchísima vida en la gran plaza, tres de cuyos lados estaban ocupados por edificios bastante importantes. Vendedores de todo lo que es posible encontrar en los trópicos y que se necesita para vivir, ofrecían sus mercancías en bodegas o en el mismo suelo, y compradores y curiosos se aglomeraban en torno a ellos...

El lado marino de la ciudad de Maracaibo ofrece una impresión agradable: a lo largo de una amplísima calle se extienden por el muelle nuevos edificios en parte bonitos, y las dos plazas más grandes ya mencionadas y ocupadas por casas lindas se abren hacia la playa...

En la parte de la ciudad situada sobre el lago hay muchísimo movimiento, mientras que las calles angostas y tortuosas que dan a la llanura son desérticas y abandonadas»²¹.

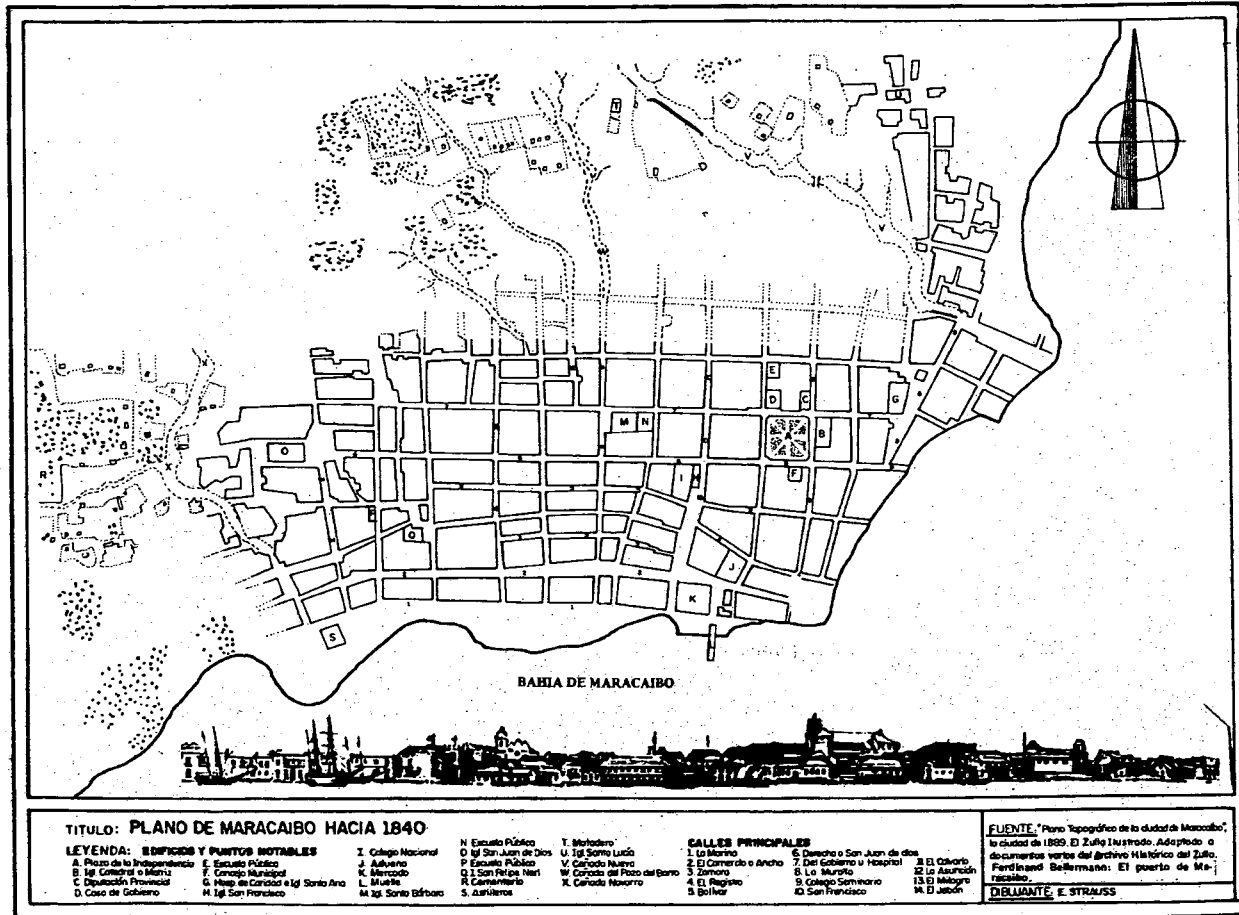
La población de Maracaibo no superaba, a fines de la década de 1830, los 16.000 habitantes. La constituían ochenta cuadras: calles de irregular trazado y manzanas de intrincada geometría daban testimonio de un secular crecimiento anárquico, obra de los caprichos de un desigual terreno que erosionaban, en tiempo de lluvias, copiosas avenidas de agua que corrían libremente formando anchas cañadas; o efecto, como había ocurrido en el sur de la ciudad, del lento relleno y ocupación de las orillas del Lago.

En la parroquia de la Catedral se localizaban las casas de habitación mejor edificadas, las únicas techadas con teja y en ocasión impermeabilizadas con «chapote» o brea. En las de Santa Bárbara y San Juan de Dios las únicas construcciones que se destacaban eran las de sus respectivos templos. La mayoría de las casas eran de bajareque, techadas con enea o palma. La organización espacial era fiel reflejo de la estructura socioeconómica conformada a lo largo de los siglos.

A acentuar estas diferencias entre los diversos espacios urbanos contribuyó el crecimiento de la actividad comercial que experimentó Maracaibo finalizadas las guerras de Independencia. En la parroquia Catedral se establecieron los hombres de negocio y firmas extranjeras. Con su presencia, costumbre y ciudadano estilo de vida -la mayoría procedía de Manchester, Le Havre, Nantes, Amberes, Filadelfia, Hamburgo y Bremen- reforzaron social y económicamente al minúsculo y débil grupo dirigente local; ocuparon las mejores casas de la ciudad; se casaron con «hijas de familia», con más nombre, heredado del período colonial, que posición económica; y, paulatinamente, generaron y ayudaron a satisfacer múltiples demandas del naciente sector elitescos que comenzó a preocuparse por cambiar la faz pueblerina de Maracaibo.

Las operaciones de los comerciantes extranjeros se vieron favorecidas por la expansión, durante el segundo tercio del siglo XIX, del mercado mundial reactivado por la Revolución Industrial, y el cual combinaba la demanda de productos agropecuarios, café principalmente, con la captación de nuevos mercados para los textiles, maqui-

21. Según descripción del viajero alemán Karl Ferdinand Appun, de mediados del año 1857. En la obra del mismo autor: *En los trópicos*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1961, p. 303-305



narias, etc. A este estímulo externo se añadió el incremento constante en la importación de géneros suntuarios y de toda especie en una región que, como en el resto de Venezuela, fascinada por la apertura de los mercados y el incremento del circulante abandonó casi por completo las tareas artesanales y las industrias, y dio inicio a un consumismo descontrolado.

De hecho, el comercio local al mayor y con el exterior cayó casi de inmediato bajo el control extranjero: de veintitres comerciantes reseñados en la primera nómina localizada en los registros de Patente de Industria, correspondiente al año 1832, doce eran extranjeros y ocupaban en exclusividad clasificaciones de «Comerciantes por mayor» y «Comisionistas de ultramar»²². Después de la Independencia, no resultó difícil a europeos y norteamericanos lograr ese control del comercio. La prolongada tradición de monopolio en el manejo del comercio por parte de los peninsulares hizo que, al huir o ser expulsados durante el período de Emancipación, los puertos venezolanos y sus respectivos mercados pasaran fácil y rápidamente a manos de extranjeros con tradición y práctica mercantil, ya familiarizados con las demandas y rutas caribeñas y atlánticas por largos años de piratería, contrabando y aun comercio legal con las posesiones españolas.

Los años de gobierno o predominio paecista les fueron especialmente provechosos. Ante lo apremiante de las obligaciones contraídas para cancelar la deuda externa ocasionada por las guerras de Independencia, el Ejecutivo Central debió garantizar un movimiento creciente de las aduanas, única fuente de ingresos significativa. La exportación e importación -básicamente en manos extranjeras- vio con frecuencia favorecida por la exención del pago de derechos. De otros privilegios disfrutaron también en retorno de empréstitos de emergencia para financiar las campañas militares del gobierno contra varias insurrecciones armadas que se produjeron en este período; a veces, éstos consistían simplemente en obtener la discreta cooperación de los inspectores aduanales.

En un primer momento -décadas de 1820 a 1830- predominó el arribo a Maracaibo y exitoso asentamiento de comerciantes y hombres de negocio británicos, norteamericanos, franceses e italianos, entre quienes sobresalieron: Frederic Harris, William Dubs, Alfredo Laussat, A. Mellinet, Alexandre Boyer y Jose Antonio Montovio.

A partir de incios de la década de 1840, los alemanes se hicieron presentes en el circuito agroexportador marabino. Las firmas comerciales de H. E. Schmilinsky, Schön & Willink, Mnlos Breuer & Cía., Blohm Mecklemburg & Cía., Riedel Bornhorst y Cía., entre otros, tomaron desde entonces y hasta finales del siglo XIX el control del comercio regional, el mayorista de Maracaibo y las operaciones con el exterior. Para resaltar lo afirmado baste mencionar cómo en el primer semestre de 1872 las firmas alemanas exportaron el 77% (4.134.710 kgs.) del café que salió por el puerto de Maracaibo²³.

La ascendente posición alemana en el comercio venezolano y marabino en particular, además de obedecer al dinamismo de sus representantes, se debió a la de-

22. Cfr. «Relación de los individuos que deben obtener patente en esta capital con arreglo a la ordenanza de la materia...». Maracaibo, 24 de enero de 1832. *Archivo Histórico del Zulia*, año 1832, tomo 1, leg. 9

23. *Archivo Histórico del Zulia*, año 1872, tomo 5, leg. 6

clinante participación del comercio británico²⁴. Aunque la documentación localizada no permite hacerle un seguimiento y diferenciar cuánto de ese comercio continuó siendo británico y cuánto y en que progresión se hizo alemán, las estadísticas oficiales venezolanas son claras al señalar el crecimiento constante de la movilización mercantil entre Maracaibo y uno de los principales puertos alemanes, Hamburgo. Los valores exportados hacia este puerto aumentaron de 15.694 pesos, en el año económico 1844-1845, a 265.803 pesos en el correspondiente de 1859-1860; y los importados de 6.971 para 1843-1844 a 186.295 pesos en 1859-1860²⁵.

La apabullante irrupción del comercio alemán en el circuito agroexportador originó en los comienzos un natural ambiente de incomodidad entre quienes en décadas anteriores había logrado controlar el circuito: se veían, ahora, desplazados en la conducción de la economía, y peligraba su desempeño como sector dirigente en la marcha social, política y cultural de Maracaibo y su región.

Tal estado de ánimo y preocupaciones alcanzó el máximo de su clímax, en 1855, a través de un pasquín que circuló en la ciudad: luego de un ponderado e interesante análisis sobre los cambios operados en la comunidad y en los negocios a raíz del arribo alemán, proponían una movilización popular para expulsarlos del país²⁶.

Posteriormente, se produjo un gradual acercamiento entre el sector dirigente tradicional y los alemanes, motivado por circunstancias que escapan a la temática y período de este artículo²⁷; juntos suscribieron el capital que impulsó el crecimiento del Banco de Maracaibo (la banca privada más antigua del país) y compartieron la dirección de la Cámara de Comercio de la ciudad.

Testimonios de importantes miembros de la sociedad marabina, escritos en momentos en que Alemania se veía envuelta en la Primera Guerra Mundial, dieron fe de la importancia que había tenido para la consolidación de la economía comercial marabina la llegada e integración de los alemanes²⁸.

Coincidiendo con aquellas dos distintas oleadas de inmigración y comercio, se aprecian igualmente dos diferentes momentos en la caracterización general de las relaciones mercantiles del circuito agroexportador con el exterior.

Durante la década de 1830, la comunicación más frecuente de Maracaibo se dio con los puertos norteamericanos de Nueva York y Filadelfia, Liverpool y Sto. Tomás. El principal comprador de la producción de la región marabina era Norteamérica. En cambio, la Gran Bretaña se destacó para estos años como el máximo proveedor de la región²⁹.

24. Cfr. George E. Carl, *First Among Equals: Great Britain and Venezuela 1810-1910*. Syracuse University, 1980, pág. 78

25. *Memorias de Hacienda* correspondientes a los años mencionados.

26. «AL PUEBLO, AL GOBIERNO, AL CONGRESO, A LOS CORIANOS Y A LA TURBA ALEMANA». Maracaibo, 16 de marzo de 1855. *Archivo General de la Nación*, Sección del Interior y Justicia. Año 1855, tomo DLIV, fol 3-4

27. Cfr. Arlene Urdaneta Quintero, *El Zulia durante el septenio de Guzmán Blanco*. Maracaibo, Universidad del Zulia, 1991.

28. Cfr. Octavio Hernández, *Pro Germana Colonia*. Maracaibo, Panorama, 1915

29. «Registro de las licencias de navegación otorgadas a los buques mayores que entran al puerto de Maracaibo». *Archivo Histórico del Zulia*, año 1830, tomo 2. leg. 2; año 1838, tomo 12, leg. 3

«Estado del comercio de importación y exportación de los puertos nacionales y extranjeros durante el año económico 1839 a 1840». *Archivo General de la Nación*., Sección de la Secretaría de Hacienda, año 1839.

El mercado inglés, favorecido en sus tratados con Venezuela por la cláusula de «la nación más favorecida», y por el apoyo irrestricto de los gobiernos oligarcas, prevaleció sobre el de los demás países durante la primera mitad del siglo XIX. Hacia 1848, veinticuatro firmas independientes británicas mantenían operaciones de importación y/o exportación en territorio venezolano.

Las importaciones directas del puerto de Liverpool, más las realizadas a través de la colina británica de Jamaica, alcanzaban el 23% de las correspondientes al puerto de Maracaibo. Si a éstas se le suman las que procedían de Santo Tomás y Curazao -fundamentales y casi exclusivos puertos de transbordo del mercado británico- representaban un 71% del total de las introducciones, sin ponderar el comercio clandestino o de contrabando, principalmente inglés, efectuado a través de la Península de La Guajira³⁰.

Maracaibo, al igual que el resto de las provincias venezolanas, se vio inundada por los textiles y otros productos industriales de procedencia británica, cuya fácil obtención y bajo costo contribuyeron a retrasar el establecimiento de industrias de importancia e incrementaron un género de dependencia que fue determinante en el futuro del país.

Al tiempo que las exportaciones británicas a Venezuela aumentaban en forma sustancial, las venezolanas a la Gran Bretaña nunca alcanzaron a pagar lo que se adquiriría. Los productos venezolanos no podían competir en precio con sus similares extraídos de las colonias británicas en el Caribe y Asia, que caían bajo una obvia tarifa colonial de preferencia.

Con el impulso del capital y negocios alemanes, notorio especialmente desde principios de la década de 1850, la actividad comercial del circuito agroexportador marabino se incrementó sensiblemente. La Aduana de Maracaibo pasó de un cuarto rango al segundo, ya para el año de 1860, multiplicando por ocho el valor de los capitales movilizados, mientras que el resto de las principales aduanas del país se mantenían dentro de los parámetros iniciales de la década de 1830³¹.

Conforme avanzó el segundo tercio del siglo XIX, la navegación mayor desde Maracaibo hacia las Antillas y localidades del litoral caribeño continental disminuyó drásticamente a favor de la comunicación directa con los puertos europeos o norteamericanos; tan sólo Curazao mantuvo e incrementó sus nexos con Maracaibo. En cuanto a la bandera bajo la cual se efectuaba la navegación con el Caribe y el Atlántico, para fines del segundo tercio del siglo XIX Holanda se destacó como líder en la navegación transoceánica³².

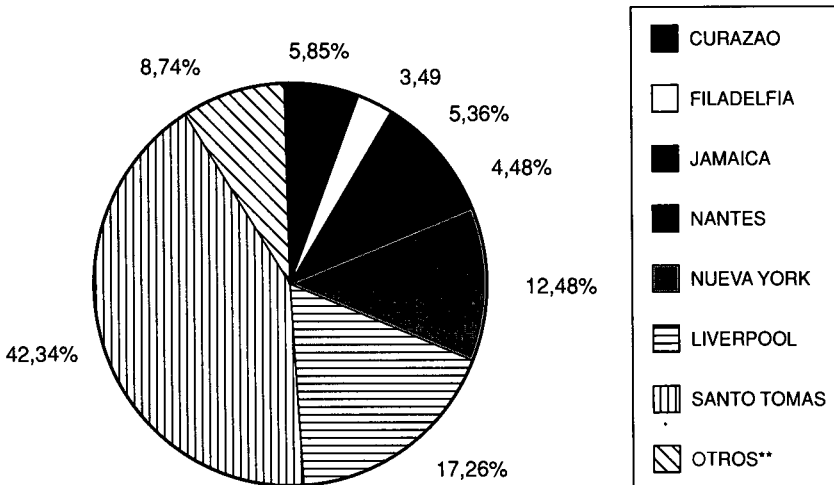
Norteamérica se consolidó como el principal proveedor de la región marambina en cuanto a productos industrializados y manufacturados; del puerto de Nueva York procedían más de la mitad de las importaciones y hacia allá se dirigían también la mayor parte de las exportaciones. Nueva York se constituyó, de esta manera, en el

30. Similares conclusiones anota George E. Carl, *Ob. cit.*, p. 43

31. *Memorias de Hacienda* correspondiente al período mencionado.

32. «Registro de las licencias de navegación para el extranjero y demás puntos fuera de barra que ha expedido esta gobernación desde el año de 1856 a 1857». *Archivo Histórico del Zulia*, año 1856, tomo 9, leg. 11, fol. 16-21

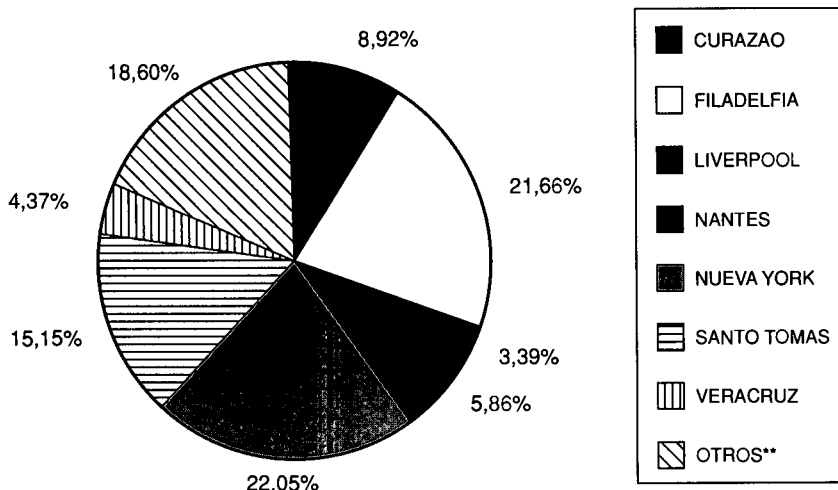
PUERTOS EXTRANJEROS DE DONDE PROCEDE EL COMERCIO DE IMPORTACION DE LA ADUANA DE MARACAIBO AÑO ECONOMICO 1839-40



* Según su valor
 **Antillas, Baltimore, Boston, Campeche, Cartagena Havre, Veracruz

Fuente: AGN, Sec. Hacienda, 1839

PUERTOS EXTRANJEROS A DONDE SE DIRIGE EL COMERCIO DE EXPORTACION DE LA ADUANA DE MARACAIBO AÑO ECONOMICO 1839-1840



* Según su valor
 **Antillas, Baltimore, Boston, Campeche, Charleston, Halifax, Havre, Rio Hacha, Tampico

Fuente: Memorias de Hacienda

gran mercado redistribuidor de la economía agroexportadora e importadora del circuito marabino hacia localidades como Hamburgo, Marsella, Burdeos y Liverpool³³.

Pero el escenario de operaciones inmediato, aquél con el cual las principales firmas comerciales de Maracaibo se entendían continuaba en el Caribe: allí convergían los intermediarios que representaban a las casas europeas y norteamericanas, y los comisionistas residenciados en el puerto marabino y en Cúcuta. Así lo prueba un somero análisis realizado al «Registro de pasaportes», correspondiente a los años 1850 a 1857, donde quedaron asentados los nombre, nacionalidad, profesión y procedencia de los pasajeros que arribaron al puerto³⁴.

Consideraciones finales

Dentro de este espacio histórico, cuya sociedad circulaba y se comunicaba a través y a lo largo de la extensa red del circuito agroexportador, Maracaibo se afianzó progresiva y definitivamente como centro nodal, dinamizador, coordinador y distribuidor de sus flujos económicos; liderizó al sector dirigente regional y se impuso como Capital, más allá de sus estrictas funciones administrativas. Maracaibo fue el punto donde engranaron el circuito interior regional con el externo internacional. Su privilegiada ubicación la convirtió en el principal puerto del Lago, y en uno de los más importantes del Caribe; con la peculiaridad, por demás, de ser puerto fundamental para dos países: Venezuela y Colombia.

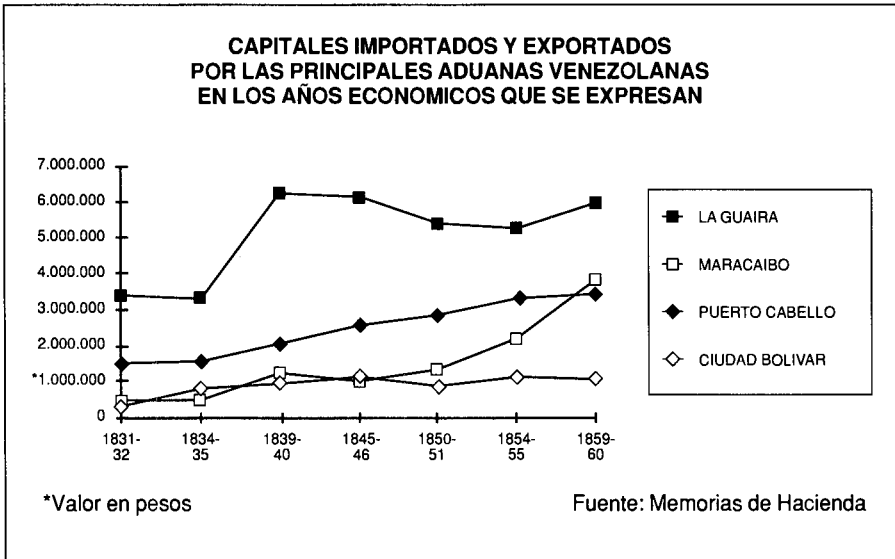
Este proceso, cuyo origen y expansión inicial quedaron resumidos, se definió durante las décadas de 1830 a 1860 y preparó la etapa de consolidación y fraguado del *Circuito agroexportador*.

En el presente artículo se evidencia cómo, anteriormente a las fechas indicadas hasta el presente por la historiografía económica venezolana, para mediados del siglo XIX ya se había definido y desarrollado en el occidente del país un circuito agroexportador de tanta significación como los que operaban en torno a los dos puertos ejes de la *región norcentral*, La Guaira y Puerto Cabello. Además de las estadísticas sobre producción y exportación que se mencionaran, el sólo hecho de la presencia alemana ya sería un indicador a tomar en cuenta para valorar la importancia que empezaba a cobrar la región en términos de su aprovechamiento económico como suministradora de productos agropecuarios y mercado para los bienes industrializados europeos.

De similar o mayor interés para la comprensión del proceso histórico regional y su articulación con el global venezolano resulta reconstruir e interpretar los efectos que pudo originar el crecimiento del *Circuito agroexportador marabino* sobre el conjunto social, en términos del fortalecimiento de la élite mercantil y financiera, la aparición de enclaves extranjeros, la concreción de las tradicionales tendencias autonómicas en movimientos abiertamente separatistas, la profundización de las contradicciones entre el centro nodal en expansión y el hinterland explotado, etc. Tales efec-

33. Cfr. *Memorias de Hacienda* correspondiente al período

34. *Archivo Histórico del Zulia*, año 1857, tomo 2, leg. 12



tos, que se patentizan y tienden a incorporarse estructuralmente durante un período de mediana duración, señalan lo *específico* del proceso regional; se constituyen en valiosos indicadores para el análisis de la Historia de Venezuela tratada metodológicamente hasta el presente como una totalidad amorfa, esculpida a imagen y semejanza de la historia de la *región norcentral* o a lo más salpicada de datos inexactos sobre el resto del país.

Las escasas relaciones y operaciones de intercambio de la *Región marabina* con el resto de las venezolanas refuerzan la hipótesis de la existencia para este período no de una sino de varias Venezuelas agroexportadoras, por definir de algún modo la fuerza de multiplicidad regional que privaba sobre otra unidad mayor de idéntico signo.

No sólo en lo económico es perceptible la especificidad de la *Región marabina*. La estructura agraria que la dinamizó no fue explotada, como ocurría en el centro y otras regiones del país, por una clase latifundista (inexistente en un sistema productivo que descansaba en pequeñas propiedades con empleo de mano de obra familiar) sino por la misma élite comercial, mayormente extranjera, que desde Maracaibo o a través de sus representantes locales financiaba y compraba los frutos, imponía el interés sobre los préstamos, decidía a quien comprar y estaba en capacidad de fijar los precios.

Esta realidad socioeconómica debes ser tomada muy en cuenta cuando se estudien la vida política regional y los efectos sobre ella de la lucha por el poder que protagonizara la clase dirigente caraqueña a lo largo del siglo XIX: los intereses encontrados de comerciantes y cosecheros las motivaron en la *región norcentral* del país; para la *Región marabina*, donde los cosecheros quizás no llegaron a definirse total-

mente como clase y por ende a presentar un frente común a los comerciantes marabinos, se hace necesario prescindir de las matrices explicativas empleadas por la historiografía tradicional e intentar nuevas interpretaciones más acordes con la especificidad de su proceso histórico.