

Paso de Sargento (En : Voyage Pittoresque dans les deux Amériques, Paris, 1836)



El Circuito Agroexportador Marabino a mediados del siglo XIX

Germán Cardozo Galué

RESUMEN

Maracaibo, capital del Estado Zulia en la República de Venezuela, experimentó un significativo crecimiento económico en la segunda mitad del siglo XIX como efecto de la expansión y consolidación en la región occidental del país y nororiente colombiano de un *circuito agroexportador* de tanta importancia como los conformados en torno a la Guaira y Puerto Cabello. Su privilegiada ubicación —entre la costa caribeña y la desembocadura de la extensa cuenca del Lago de Maracaibo— la convirtió en el principal puerto regional, fundamental para dos países: Venezuela y Colombia. Entre 1830 y 1860, la producción y comercialización del café andino elevó a la Aduana de Maracaibo de un distante cuarto lugar al primero, entre las venezolanas que mayores capitales movilizaron. El análisis del *Circuito agroexportador marabino* revela la coexistencia histórica en Venezuela de regiones económicamente autónomas, con élites comerciales y financieras locales: un país aún no integrado por un mercado nacional y débil en su unidad política. Consideraciones éstas de sumo interés para la discusión y esclarecimiento del proceso de formación del Estado Nacional, surgimiento de una clase dirigente venezolana y consolidación del territorio patrio.

Palabras Claves: comercio, comerciantes, contrabando, circuito comercial, producción agropecuaria, café, puertos, transporte, comunicaciones, región histórica, inmigración extranjera, Maracaibo, Zulia, Andes, Venezuela, Santander, Nueva Granada, Colombia, Caribe, Estados Unidos de Norteamérica, Europa.

ABSTRACT***Maracaibo's agro-exporting circuit in the middle of the 19th century***

During the second half of the 19th century Maracaibo, capital city of the State of Zulia in Venezuela, showed a significant economic growth caused by the expansion and consolidation of an agro-exporting circuit in the West of Venezuela and north-eastern region of Colombia comparable in importance with those established around La Guaira and Puerto Cabello. Its privileged location —between the Caribbean coast and the end of the extensive basin of Lake Maracaibo— made it the principal regional port of the greatest importance for two countries: Venezuela and Colombia. Between 1830 and 1860 the production and marketing of Andian coffee raised Maracaibo's customhouse from a distant fourth place to the first one among those that mobilised greater sums of money in Venezuela. The analysis of Maracaibo's agro-exporting circuit revealed the historical coexistence in Venezuela of economically autonomous regions with local commercial and financial elites: a country not yet integrated by a home market and with a weak political unity. These considerations are of the greatest interest in the discussion and elucidation of the formation process of the national state, the emergence of a Venezuelan ruling class, and the consolidation of the home territory.

Key words: Commerce, merchants, smuggling, commercial circuit, agricultural production, coffee, ports, transport, communication, historical region, foreign immigration, Maracaibo, Zulia, Andes, Venezuela, Santander, Nueva Granada, Colombia, Caribe.

*El Circuito Agroexportador Marabino a mediados del siglo XIX**

*Germán Cardozo Galué***

Maracaibo, después de Caracas, 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 Gremio 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 vistosamente decorados, reemplazaron a las pardas y endebles construcciones coloniales; el espacio urbano creció y se embelleció con plazas y alamedas, un mercado parcialmente cubierto, Teatro de marcado gusto francés, Palacios de Gobiernos 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 servicios tres líneas de tranvías.

Sus cada vez más frecuentes nexos con los Andes y el extranjero introdujeron las ventajas y eficiencias del ferrocarril y de la navegación a vapor; establecimientos educativos, asociaciones culturales y de todo tipo, periódicos

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

** Doctor en Historia. Centro de Estudios Históricos. Universidad del Zulia, Venezuela

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 la explotación directa o a través del comercio de las áreas productivas de los Andes, sur del lago de Maracaibo y valle 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 del 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 múl-

tiple, no integrada, mosaico de regiones y microregiones, con características económico-sociales, políticas y culturales específicas y diferenciables, 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, de casi cuatro siglos, factores naturales como la inmensidad de la hoya hidrográfica del Lago de Maracaibo, el aislamiento originado 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 histórico 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 a una unidad separada, dividida 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

¹ Venezuela: a commercial and industrial handbook, p. 181 y 232.

² Germán Cardozo Galué, "El Zulia: su región histórica".

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 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.

El papel decisivo del Lago de Maracaibo, cuya cuenca hidrográfica acercó y sirvió de eje a la actividad productiva y demás relaciones humanas, y el progresivo afianzamiento de la ciudad puerto de Maracaibo como centro nodal de aquel espacio han fundamentado su denominación como *Región histórica marabina*, concepto esencialmente heurístico, sin fundamento ni connotación jurídico-política o de dominio, que ha permitido abordar el estudio de las relaciones económicas, sociales, políticas y culturales de la ciudad-puerto de Maracaibo con sus espacios vecinos y definir la región a la cual históricamente estuvo mayormente vinculada.

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

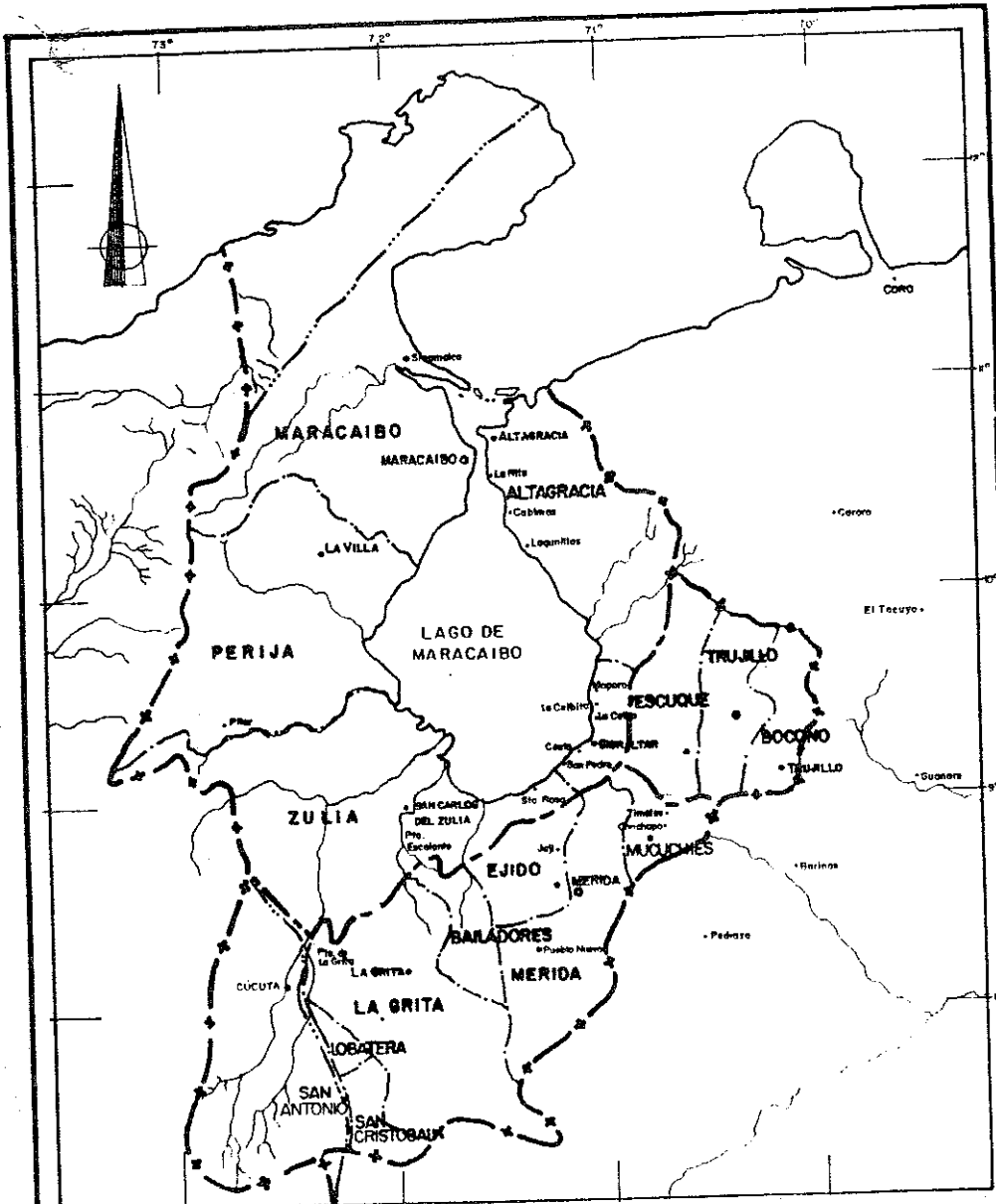
XVIII³.

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, del norte neogranadino y planicies del Lago de Maracaibo. El obstáculo fundamental, las comunicaciones, fue resuelto a medida que la demanda del 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, y 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.

³ Lleana Parra Grazzina. "Proceso de formación de la provincia de Mérida, la Grita y ciudad de Maracaibo 1574-1676".



TITULO: **DIVISION POLITICO-ADMINISTRATIVA AÑO 1840**
 — REGION MARABINA —

LEYENDA:

- ♦ — LÍMITES DE LA REGION MARABINA
- — — LÍMITES DE LAS PROVINCIAS
- — — LÍMITES DE CANTONES
- · — · — LÍMITE INTERNACIONAL
- CAPITAL DE PROVINCIA
- CAPITAL DE CANTON
- FOBLACIONES

FUENTE: MARACAIBO Y SU REGION HISTORICA
 GERMAN CARDOZO GALUE

ESCALA: 1:75.000

DIBUJANTE: E. STRAUSS

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 complementaridad*. El proceso productivo, adecuándose al condicionamiento geográfico, definió dos espacios claramente diferenciables en cuanto 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 postrer 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 más pretensión que aproximarme 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* es un permanente sobreentendido cuyo señalamiento y reconstrucción 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 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

⁴ Gens [Boletín de la Sociedad Venezolana de Arqueólogos]. Caracas, 1985, núm.2.

Iraida Vargas Arenas, *Arqueología, Ciencia y Sociedad*

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 el 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 la 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 lo 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 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, Zulía, operaban como centros de acopio e intercambio con 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

⁵ Gens, núm 2, pág. 66-67

⁶ Ib., p.54

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 las 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 producción de excedentes; surgimiento de relaciones de producción esclavista 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 Santafé 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 apropiada 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,

⁷ Ileana Parra Grazzina, *Ob. cit.*

con Veracruz, Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico, con las colonias extranjeras amigas a través del Curazao y Santo Tomás, y con las enemigas o neutrales mediante el contrabando, que normalmente reportaba mayores beneficios para los comerciantes marabinos 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 las márgenes de los ríos Escalante y Zulia-Catatumbo, con la finalidad de pacificar definitivamente a las étnias 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, más la ingerencia del sector dirigente y autoridades de Caracas, originaron importantes modificaciones de la base 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 Monarquía.⁸

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, atraieron 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, mayor-

⁸ Belín Vázquez de Ferrer, *Ob.Cit*

mente, 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 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 Altigracia; la de Trujillo en Trujillo, Carache, Escuque y Boconó; y la de Mérida en Mérida, Mucuchies, 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 denominó *subregión lacustre*, los puertos de Altigracia, 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 unos 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 neogranadino.

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, con 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 centros 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.

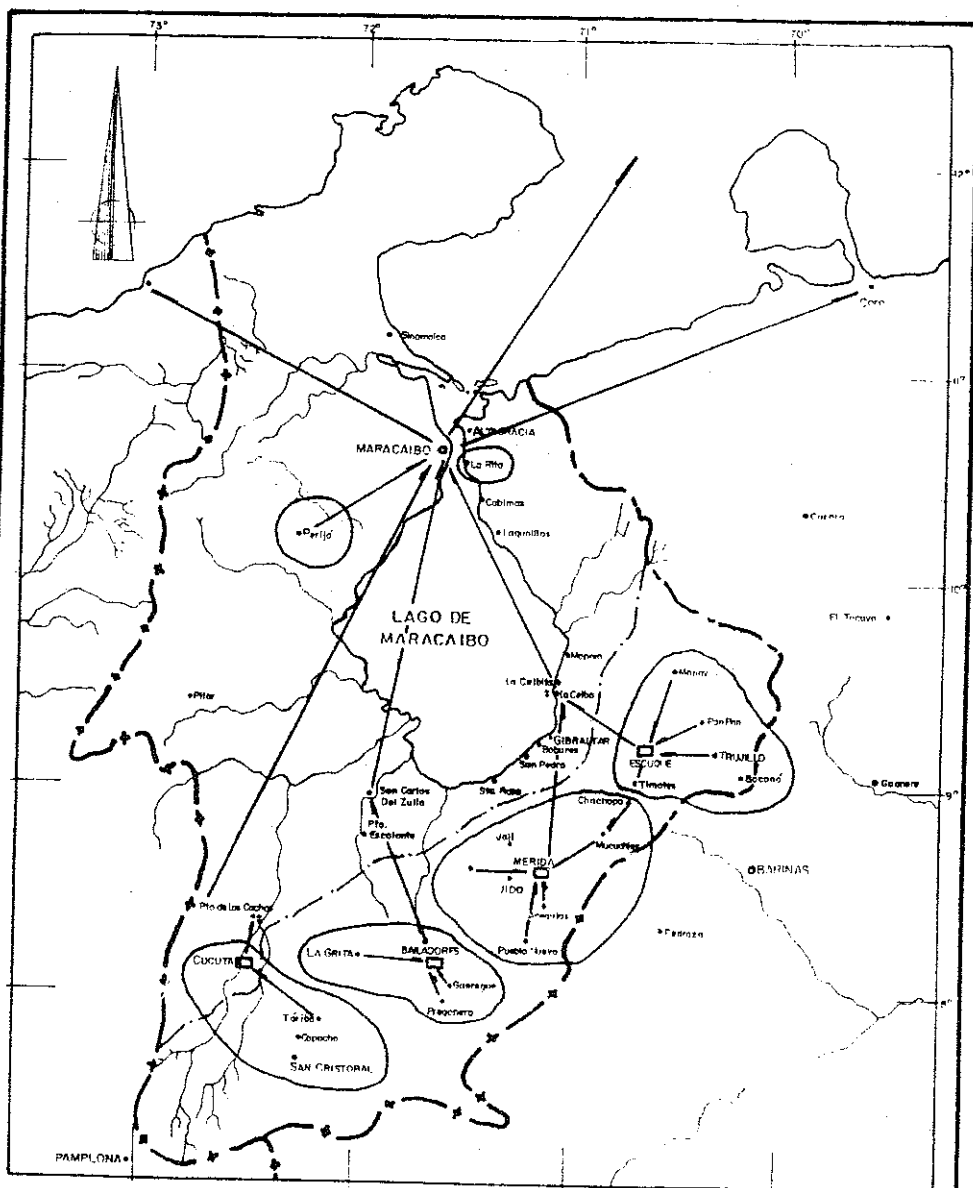
El mercado intra-regional había operado poco después de las guerras de independencia sobre la base del intercambio de la producción agrícola de la subregión andina con la sal, aguardiente y artesanías (velas, calzado, sombreros, etc.) de Maracaibo. De carnes y animales de silla se abastecían los Andes 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 y 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 noreste a suroeste los valles del Motatán, Chama, Mocotíes, La Grita, Torbes y Táchira. Por la fragosidad de los terrenos y

⁹ Academia Nacional de la Historia: **Las estadísticas de las provincias en la época de Páez.**

¹⁰ Agustín Codazzi, **Resumen de la Geografía de Venezuela.** Tomo III, pág. 145



TITULO: **AREAS PRODUCTIVAS Y FLUJOS. AÑO 1840**
 — REGION MARABINA —

LEYENDA

- + — LIMITES DE LA REGION MARABINA
- · — LIMITES DE LAS SUBREGIONES ANDINA Y LACUSTRE
- FLUJOS
- CENTRO PRINCIPAL
- AREA PRODUCTIVA
- CENTRO DE ACOPIO
- ± PUERTO DE TRANSACCION

FUENTE: MARACAIBO Y SU REGION HISTORICA
 GERMAN CARDOZO GALUE

ESCALA: 1:75.000

DIBUJANTE: E. STRAUSS

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 los comienzos de la ocupación española cada una de las áreas productivas buscó su propia salida al Lago de Maracaibo, originando así un sistema vial en 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.

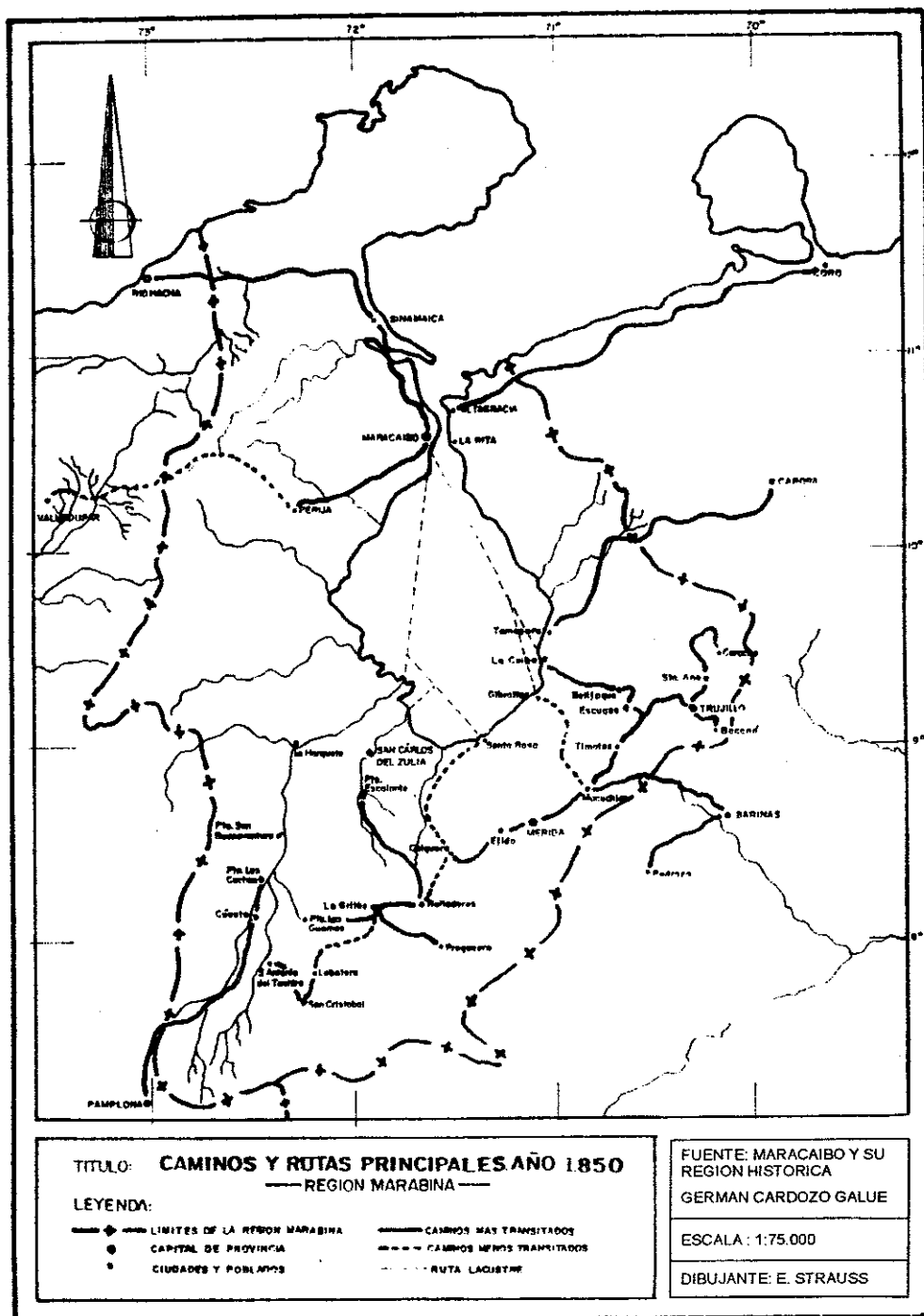
La *subregión lacustre* fue por cuatro siglos la zona de forzoso contacto de los andes venezolanos y valles de Cúcuta con el resto del país y con el exterior. Otro paisaje, otro mundo de relaciones económicas y humanas. En el centro, dominando todos los horizontes y actividades, el Lago: enorme superficie 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 los poblados no pasaba de 2.000. Habían surgido en 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, descubrí 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

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



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 si 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 la 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 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 Perijá y Zulia.

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

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

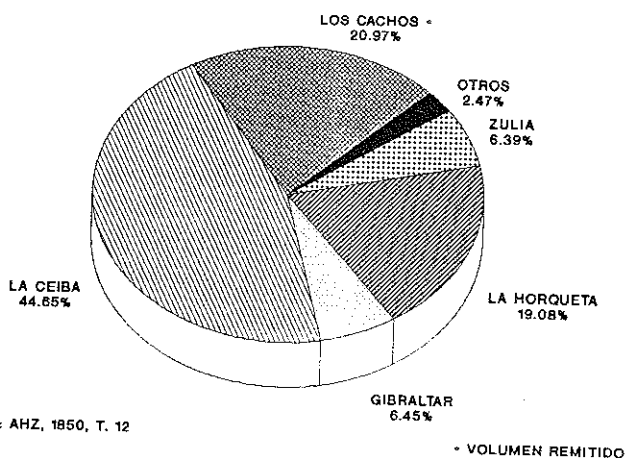
rasgos fundamentales de la red comercial que unía al Lago con los Andes conformado al que he denominado *Circuito agroexportador marabino*.

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 transbordo 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 su casi totalidad¹³.

A medida que éste se afianzaba como principal producto de exportación regional, La Ceiba y 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.

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

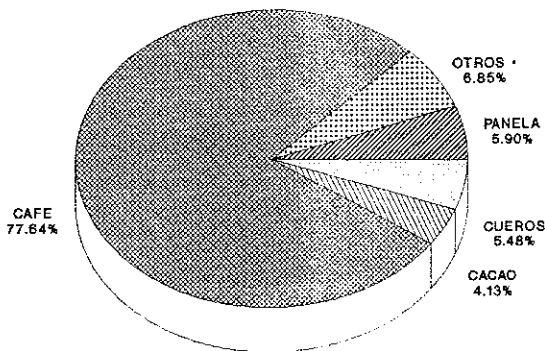


¹³ "Libro en que se llevan las cargas sujetas a pagar el derecho de consumo principiado el 1o de julio hasta el fin de junio del año económico de 1850-1851". *Archivo Histórico del Zulia*, año 1850, tomo 12, legajo 23.

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

VOLUMEN DE LOS FRUTOS INTRODUCIDOS EN LA
ADUANA DE MARACAIBO DESDE LOS PUERTOS DE
LA CEIBA, LOS CACHOS Y LA HORQUETA

ENERO - JUNIO 1851



FUENTE: AHZ, 1850, t. 12

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

Al igual que en el 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 diezmaron 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 Mara-

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

¹⁵ Cfr. cita 13

caibo 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%. El préstamo podía ser reembolsado con el café, desde el productor a través del comerciante local al comercio de Maracaibo¹⁶.

No de otro modo, complejo y generador de profundas brechas sociales entre los grandes comerciantes radicados en Maracaibo y los intermedios y cosecheros andinos, 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 Guajira 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 norcentral, en cuanto a la producción y comercialización agrícolas en general, deben seriamente ponderarse a la 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 con 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, quien 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 cami-

¹⁶ William Roseberry, *Coffee and Capitalism in the Venezuelan Andes*, p. 84

no 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.

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" mas 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- pesara diez arrobas (115 kgs), dos mas que las convenidas para su conducción en el resto de los Andes.

En el primer semestre del año de 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

¹⁷Exposición 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.

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 los 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 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 el 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 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.

¹⁸ "Libro en que se llevan las cargas sujetas a pagar el derecho de consumo principiado el 1 de julio hasta el fin de junio 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, fol. 31v—32v

Desde los comienzos de la dominación hispánica, y por tres siglos, la población 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 la 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 tendientes 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.

Durante el siglo XIX, el eje vial fluvio-lacustre conformado por los ríos Zulia-Catatumbo y Lago de Maracaibo continuó ofreciendo a los poblados neogranadinos del oriente de la provincia de Santander la mejor alternativa para sus operaciones comerciales con Europa y los Estados Unidos de Norteamérica; a su vez, el puerto de Los Cachos, en la Nueva Granada, se convirtió —como ya se dijo— en salida única de los cantones del sur de la provincia de Mérida.

A uno y otro lado de la frontera convivía el sector productivo más importante de la Región marabina, y uno de los más significativos del país. Si se toman en cuenta los datos aportados con anterioridad, sobre volumen de los intercambios y características de la red comercial, se puede afirmar que el espacio de este conjunto subregional ubicado en territorio hoy venezolano constituía su principal área productiva, y el correspondiente neogranadino el centro de las operaciones mercantiles.

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 —via Cúcuta al puerto de Los Cachos— a los productos venezolanos de las jurisdicciones tachirenses.

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 complementaridad socioeconómica. El neogranadino procuró con persistencia, aunque sin resultados inmediatos ni a mediano plazo, facilitar la comunicación 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 éxitos 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 "perse" al quererse llevar adelante en áreas muy alejadas del control oficial, se alzaron también la antigüedad e intereses del 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.

Residencia en San José de Cúcuta, el sector dirigente estaba constituido, fundamentalmente, por comerciantes europeos: ingleses como Guillermo Greenhope, Santiago Fraser, Enrique Weir, Guillermo Baland, Carlos Lolley, Jorge Mac—Gregor, Miguel Jhonson y Jacobo Mills; los franceses Juan José Saulez y Francisco Bousquet; los italianos José María Antomarchi, Minos Santi, Juan Antonio Spanochia, Blas Pocaterra, Emilio y Elbano Massey, Agustín y Andrés Berti, Giuseppe y Benedicto Anselmi, David y Benedicto Bruno, Esteban Piombino, Antonio Murci, Sebastián Querubini y César Martelli²⁰. Ligados familiarmente o en virtud de asociaciones comerciales con los europeos radicados en Maracaibo, controlaban la extracción de frutos —principalmente café— cueros y artesanías en más de las tres cuartas partes del área venezolana, e introducían géneros y mercancías secas.

En mayor número que los extranjeros, residían en Cúcuta centenares de venezolanos. Compartían con aquellos y con los nacionales, por expresa disposición de las leyes neogranadinas, importantes cargos en la educación, obras públicas y aún en el ramo judicial, donde frecuentemente figuraban como "jurados" en lo criminal y en procesos electorales. Para fines de la

²⁰ F. Febres Cordero, *Del antiguo Cúcuta*, p.490—492

década de 1860, en un lapso de cinco años se habían residenciado en Cúcuta 751 venezolanos²¹.

En el año de 1833, el gobierno neogranadino estableció en Cúcuta una Aduana para garantizar "la percepción de los derechos de importación sobre las mercancías de tránsito"²². Por parte del venezolano no se tomó igual provisión, quedando de momento, la frontera abierta a todo género de irregularidades como se lee en la siguiente nota periodística de 1841:

*El tráfico mercantil... toca ya en un desorden escandaloso: los comerciantes venezolanos ejercen su industria sin garantías, y el tesoro público se desfalta en una suma considerable; tanto mal proviene de que en el Táchira no hay un resguardo que cele el contrabando. Los comerciantes de Cúcuta, venezolanos y granadinos, hacen sus introducciones por este puerto (Maracaibo), llegan a San José, y no teniendo allí sus mercaderías la demanda que ellos necesitan, inmediatamente enfardelan y pasan al Táchira, de suerte que pagan los derechos de importación en la Nueva Granada y venden en Venezuela. Introducir por la Aduana de San José es ya un cálculo mercantil, por dejar a los industriales la libertad de vender en ambos estados; lo que no sucede si importan directamente en Venezuela, pues la Nueva Granada tiene un resguardo bien montado en la frontera; el comercio de San Antonio, San Cristóbal y Lobatera se haya prostituido, anonadado y los comerciantes perjudicados de una manera sensible. El gobierno calla, y los males crecen, y crecerán hasta el extremo de que por la Aduana de Cúcuta se surta toda la provincia de Mérida y aun la de Trujillo*²³.

Atendiendo a estos reclamos, el Congreso de la República aprobó el establecimiento de una Aduana en San Antonio del Táchira y dio el ejecútese, el 4 de mayo de 1842, a la primera "Ley sobre comercio de Tránsito de Venezuela con la Nueva Granada"²⁴.

Según esta ley, el puerto de Maracaibo fue confirmado como "puerto de depósito" para el comercio con la Nueva Granada; las mercancías y efectos que en el puerto de Maracaibo se declarasen para el consumo de la Nueva Granada no pagarían derecho alguno de importación, tránsito ni otro nacional. Para evitar que los productos declarados de tránsito se vendieran en territorio venezolano, el gobierno instrumentó los siguientes controles: los

²¹ Informe del Cónsul de Venezuela en San José de Cúcuta, J.M. Catalán, al Ministro de Relaciones Exteriores. Cúcuta, 1871. En: **Archivo Histórico del Zulia**: año 1871, tomo II, legajo 15

²² Idem

²³ **La Mariposa**. Maracaibo, 2 de julio de 1841. Número 31

²⁴ "Memoria de Hacienda" del año 1843. En: **Recopilación de Leyes de la República de Venezuela**, tomo II, p. 125-127.

comerciantes debían liquidar todos los derechos de importación y ofrecer la fianza correspondiente para el pago de su importe como si se tratase de productos que fueran a ser consumidos en Venezuela; para su conducción hacia la Nueva Granada que debía hacerse a través de la Aduana de San Antonio del Táchira, al comerciante se le entregaba una "guía", en la cual figuraban la clase, cantidad, medidas, peso y valor de las mercancías. En un plazo máximo de cien días, estaba en la obligación de hacer constar mediante una "tornaguía" la introducción de las mercancías en la Aduana de San Antonio; a la presentación de este documento, la Aduana de Maracaibo devolvía al importador la totalidad del monto de los derechos cancelados.

Similar proceder debía seguir el comerciante en el acto de pasar sus mercancías de San Antonio hacia la Nueva Granada. La "tornaguía", expedida por el jefe de la Aduana de Cúcuta y certificada por el agente consular venezolano, debía presentarse en San Antonio en el término de diez días contados desde el momento en que se había expedido la "guía".

Para la extracción de mercancías de las aduanas de Maracaibo y San Antonio se concedía a los comerciantes un plazo de 180 días, vencido el cual se haría efectivo el cobro de todos los derechos de importación.

El siguiente cuadro da una idea de la importancia de los capitales movilizados durante las décadas de 1830 y 1840 a través del comercio de tránsito.

Valor de las mercaderías importadas
por el Puerto de Maracaibo y de tránsito hacia la Nueva Granada
en los años económicos que se expresan²⁵

Año	Valor
1834-1835	110.666 pesos
1835-1836	67.500 pesos
1836-1837	107.234 pesos
1844-1845	118.432 pesos
1845-1846	92.851 pesos
1846-1847	135.337 pesos

El siguientes texto, tomado del informe que presentara en 1845 el administrador de la Aduana de San Antonio del Táchira al Secretario de Hacen-

²⁵ Para los años 1834 a 1837: **El Constitucional de Maracaibo**. Maracaibo, 10 de noviembre de 1837, número 57; 1844-1847: **Memorias de Hacienda** de los respectivos años

da, amplía la comprensión de las operaciones mercantiles que se efectuaban a uno y otro lado y a través de la frontera, características y dimensión del contrabando, y cómo beneficiaba a San Antonio la presencia del resguardo:

Todavía el consumo de estos pueblos limítrofes a la Nueva Granada es en mucho de las tiendas de Cúcuta, porque ya por las relaciones mercantiles de ventas y cambios, y ya por hábito, las mercancías para el uso se compran en las tiendas del Rosario y San José y las introducen de contrabando con mucha facilidad, así porque las cantidades son pequeñas como por las diversas vías de comunicación.

Mucho ha hecho no obstante la circunstancia de venir a San Antonio las cargas, porque, estando ya aquí, los comerciantes abren sus almacenes, y no sólo se surten los detalladores sino los consumidores y se ve que vienen a comprar a esta villa muchos de la Nueva Granada, utilizándose en estas operaciones el fomento de San Antonio, aún cuando todas las cargas de un comerciante volvieran a la Nueva Granada a pagar allí sus derechos, ya por si o por venta que hubiesen hecho algunos; pues las rentas municipales se utilizan del derecho de patente, los dueños de casas por sus arrendamientos, y los sirvientes domésticos y las costumbres, contribuyendo todo a dar movimiento comercial y social a un pueblo que principia a ser el punto de concentración de cambios a que ha estado y está llamado por su situación y agricultura²⁶.

Pero no todos pensaban como el administrador de San Antonio; ya la recién estrenada Aduana contaba con detractores:

... la pretensión para que no vengan aquí las cargas es contra los intereses de Venezuela porque, además de concluirse las operaciones que he indicado, el contrabando se aumentaría con mengua de los derechos de importación, y disminuirían también las tiendas con perjuicio de los municipales, volviendo San Antonio a su inercia y nulidad social²⁷.

Todo parece indicar que esta oposición a la existencia de un resguardo aduanal en San Antonio tenía su origen en los intereses del comercio cucuteño, que desde esta población controlaba hacia ya varias décadas las operaciones de introducción y extracción de frutos, géneros y capitales a uno y otro lado de la frontera, especialmente en los cada vez más productivos cantones del sur de la provincia de Mérida, donde consecuentemente surgía un sector con mayor poder adquisitivo, según informaba en 1846 el administrador de la aduana tachireense.

²⁶ "Memoria de Hacienda, 1846". En: Tomás E. Carrillo Batalla, **Historia de las Finanzas Públicas en Venezuela**. Tomo V, p. 215-216

²⁷ *Ibidem*, p. 389

*... Es sabido que Cúcuta es el lugar del cambio, es la bolsa y desde luego se pueden calcular los derechos de lo que allí se vende para el consumo de San Antonio, Lobatera y San Cristóbal de veinte a treinta mil pesos, calculando que los treinta y dos mil habitantes de los tres cantones compren unos con otros dos pesos cada uno; pasando con frecuencia viajeros de La Grita y los llanos de quienes el más miserable compra un pañuelo, y el más rico un camión, un pantalón y una casaca, no olvidando lo que introducen de contrabando los canastilleros y pulperos. Como se ve la suma es de consideración...*²⁸

A principios de la década de 1850, el creciente contrabando hacia los cantones tachirenses de mercaderías que habían sido declaradas como de tránsito hacia la Nueva Granada, originó fuertes presiones sobre el gobierno caraqueño para que éste decidiera la suspensión del comercio hacia el país vecino. El contrabando se veía favorecido por la disminución de los derechos de importación neogranadinos y su aumento en Venezuela.

Ante los persistentes rumores de que el poder ejecutivo decretaría el cierre del comercio de tránsito, el más importante sector del comercio maracaibero dirigió al Presidente de la República una representación de fecha 5 de octubre de 1853, para advertir sobre las fatales consecuencias que tal resolución produciría en la región marabina y en el país. El texto de la representación comenzaba con esta patética admonición: "Amenazado de muerte el comercio de Maracaibo por la medida que se anuncia..."²⁹.

La nómina de los firmantes de la representación que a continuación se produce, todos plenamente identificados en la estadística comercial del período como los más importantes introductores y exportadores, es un claro indicador de la gravedad de la situación para la economía marabina, y como efectivamente el circuito agroexportador funcionaba principalmente con las operaciones que se realizaban en la subregión del Zulia-Catatumbo y áreas productivas vecinas de los cantones tachirenses y Cúcuta. Ellos eran: Felipe S. Casanova, José Antonio Montovio, Manuel Aranguren, J.W. Johnston, Pascual Casaux, Swift Penny y Cía., Grow y Fuhrhop, Ellingius y Jurgensen, Graf y Schon, Roncajolo Giovannetti y Cía., Augusto Link, G. Cook y E. de Pinna y Cía.

Los autores de la representación consideraban que la extinción del comercio de tránsito acarrearía también graves perjuicios para la generalidad de la población de la provincia.

²⁸ Ibidem

²⁹ Archivo Histórico del Zulia: año 1853, tomo 7, legajo 9, folio 186.

... el comercio de esta plaza...sería reducido a nulidad sin el tránsito para la Nueva Granada porque se disminuirían los medios de subsistencia de la mayor parte de la población que vive del trabajo que le ofrece aquel tráfico, y porque la navegación de los ríos Catatumbo y Zulia se sostiene con buques y marineros venezolanos; porque los productos de aquella república transitan por este puerto y pagan derechos de exportación cuando se envían al extranjero; porque en reciprocidad la Nueva Granada permite el tránsito de nuestras abundantes producciones de la frontera para que puedan aprovecharse de la navegación del Zulia, tan poco dispendiosa, los cantones San Cristóbal, Táchira, etc. Que careciendo de puerto propio en territorio venezolano sería imposible, no existiendo el tránsito recíproco enviar sus importantes producciones a este puerto, por donde se exportan y van a competir a los mercados extranjeros; porque nuestra rica producción de sales perdería su importancia, perdiendo el mercado de la Nueva Granada, y porque, en fin, serían desde luego improductivas todas las industrias de un orden inferior a las cuales da vida y movimiento el comercio de tránsito³⁰

Según la representación, el creciente contrabando por el Táchira sólo podría ser enfrentado mediante el aumento de los controles oficiales en la aduana de San Antonio y medidas de carácter nacional:

...estos abusos no son derivados del comercio de tránsito: no, sino que provienen de que los empleados, de acuerdo con los especuladores, defrauden las rentas permitiendo el contrabando...El estímulo al contrabando por el Táchira más que por otra parte proviene exclusiva y consiguiente de la diferencia de los derechos de importación entre este Estado y el de la Nueva Granada. En aquella República se van disminuyendo gradualmente los derechos. Al revés que en Venezuela, se aumentan todos los años, siguiendo un principio opuesto al de nuestras necesidades, y al de la libertad comercial, proclamado hasta en los pueblos de gobiernos oligárquicos³¹

El 12 de mayo de 1854, el Congreso de la República derogó la primera Ley sobre comercio de tránsito con la Nueva Granada en consideración de que aquella había "traído graves inconvenientes en su ejecución, porque el sistema que lo organiza es deficiente y perjudicial a los intereses de Venezuela"³². La nueva ley autoriza la continuación del comercio de tránsito con la Nueva Granada únicamente por Maracaibo y Ciudad Bolívar; este puerto había sido habilitado en 1848.

En lo concerniente al comercio de tránsito por Maracaibo, la Ley de 1854 eliminó a San Antonio del Táchira como aduana intermedia, y redujo a sesen-

³⁰ Ibidem

³¹ Ibidem

³² Recopilación de leyes de la República de Venezuela. Tomo III, p. 209-210

ta días el plazo en el cual debía ser presentada la "tornaguía" de la aduana de San José de Cúcuta; estableció el impuesto de un 10% sobre el valor de las mercancías que se declarasen de tránsito y conservó los procedimientos establecidos anteriormente para los efectos de la expedición de la "guía" en Maracaibo.

La confrontación permanente, por más de medio siglo, entre los intereses locales y los del país —expresado 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.

Procesos sociohistóricos como los reseñados descubre y aclaran las bases de la unidad regional, configurada a lo largo de tres siglos; autorizan para extender los límites de la región marabina más allá de la frontera internacional con la Nueva Granada; y permiten explicar importantes manifestaciones a nivel de la supra estructura, hasta ahora ignoradas o tratadas con ligereza.

En efecto, sectores dirigentes locales (principalmente residenciados en Maracaibo, San Cristóbal y Cúcuta) en varias oportunidades trataron de convertir esta concreción creciente de las redes y nexos del circuito agroexportador marabino en un proyecto político que lo dotara de unidad y autonomía administrativa y lo elevara al rango de Estado o República independiente.

Por el lado venezolano, semejante discurso fue repetido desde las intervenciones, en 1814, del Diputado a las Cortes de Cádiz por la provincia de Maracaibo, José Domingo Rus, en pleno proceso de las guerras de independencia: solicitaba la elevación de la provincia a Capitanía General, independiente de Caracas, y la anexión a ese territorio de las jurisdicciones de Río Hacha, Coro, Carora, Pamplona, Valles de Cúcuta, Salazar de las Palmas y San Faustino³³; y consecutivamente a lo largo del siglo XIX se amenazó con la separación de Venezuela o el retorno a la Nueva Granada, siempre que se hacía oneroso u originaba trabas para el funcionamiento de la economía y el

³³ José Domingo Rus, Maracaibo a principios del siglo XIX

ejercicio del poder el peso del cada vez más aplastante centralismo caraqueño.

Pero de todas estas propuestas e intentos la que mejor ilustra estas iniciativas separatistas, en cuanto a su justificación y alcance, provino de la Nueva Granada. El 18 de marzo de 1858, el General Vicente Herrera, Presidente del Estado Santander, propuso al Congreso de la Nueva Granada, reunido en aquella oportunidad para discutir la organización territorial y constitucional de la República, la creación del "Estado Soberano del Zulia". Argumentaba al General Herrera:

Estos pueblos [de los valles de Cúcuta], como Ud. sabe, están separados de los demás del Estado por extensos desiertos y serranías ásperas e intransitables, que se desprenden de los Andes Orientales...y mientras que se encuentra por la topografía así aislada del resto de la República, el Zulia que corre a orillas de sus tierras pone a Cúcuta con inmediata y fácil comunicación con Maracaibo...Maracaibo es el mercado de Cúcuta: allí vende lo que produce, allí compra lo que necesita, y allí están sus relaciones de familia y de amistad y de comercio, y sus intereses se hallan totalmente identificados con los de Maracaibo; en términos que puede decirse que Maracaibo y San José son una sola ciudad.

De aquí nace que Cúcuta se afecte con todo lo que afecta a Maracaibo, en la política o en el comercio, más que con lo que afecta a las poblaciones granadinas; de modo que para los cucuteños son menos conocidas nuestras leyes y nuestra marcha, menos interesantes nuestras revoluciones y nuestras crisis mercantiles, que la legislación y las fuerzas y la marcha de Maracaibo.

Así, si Venezuela se desprendiera del territorio de la provincia de Maracaibo, de parte de la de Mérida y del de la provincia del Táchira, que se encuentran en iguales circunstancias; si nosotros hiciéramos lo mismo con territorio de la antigua provincia de Santander, y con el de Ocaña que queda al oriente de la ciudad de este nombre, entre Salazar y el lugar donde el Catatumbo deja la Nueva Granada, y se eligiera el Estado Soberano del Zulia sobre este territorio de tres mil seiscientos (3600) leguas cuadradas, surcado por dos caudalosos ríos navegables, con puertos sobre el mar, con dos climas y todas las producciones y las más inagotables fuentes de riqueza dejándolo todo bajo la protección internacional de las dos repúblicas, éstas ejecutarían un gran acto de justicia, poniendo a aquellos pueblos en las condiciones que necesitan para desarrollarse, sin trabas y para marchar desembarazados a la conquista de su magnífico porvenir.³⁴

³⁴ Juan Besson, *Historia del Estado Zulia*, tomo II, p. 88-90

Obviamente, la propuesta del General Herrera, aunque se sustentara en una racional e histórica percepción de aquella realidad regional y contara, posiblemente, con el apoyo y simpatías de la población fronteriza, fue rechazada con duras críticas por el gobierno granadino y escuchada, con reacciones que alcanzaron el escándalo, en la capital de Venezuela. Los gobiernos de ambos países iniciaban una cerrada pugna por definir límites internacionales en aquel espacio.

No obstante, testimonios como el del General Herrera y tantos otros en que abunda la bibliografía geopolítica colombiana y venezolana permiten obtener una visión más objetiva del proceso, y aportan elementos de análisis que no deben ser desechados a la hora de tratar de formular y sustentar en la actualidad proyectos de integración fronteriza.

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 atrevasada por el constante ir y venir de las pequeñas embarcaciones que navegaban en 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 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 abandonadas³⁵

La población de Maracaibo no superaba, a fines de la década de 1830, los 16.000 habitantes. La constituían 80 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 "chapapote" 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 eran 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 negocios y firmas extranjeras. Con su presencia costumbre y ciudadano estilo de la 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

³⁵ Según descripción del viajero alemán Karl Ferdinand Appun, de mediados del año 1857. En la obra del mismo autor: **En los trópicos**, p. 303-305

elitesco que comenzó a preocuparse por cambiar la faz pueblerina de Maracaibo.

Las operaciones de los comerciantes extranjeros se vieron favorecidas por la expansión, y 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, maquinarias, 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 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 veintitrés comerciantes reseñados en la primera nómina localizada en los registros de patente de industria, correspondiente al año de 1832, doce eran extranjeros y ocupaban en exclusividad las clasificaciones de "Comerciantes por mayor" y "Comisionistas de ultramar"³⁶. 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 pasarán 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 a un 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 —se 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 las varias insurrecciones armadas que se produjeron en este período; a veces,

³⁶ 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

estos 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 José Antonio Montovio.

A partir de inicios de la década de 1840, lo alemanes se hicieron presentes en el circuito agroexportador marabino. Las firmas comerciales de H.E. Schmilinsky, Schön & Willink, Minlos Breyer & Cía., Blohm Mecklemburg & Cía., Riedel Bornhorst y Cía, entre otros, tomaron desde entonces y hasta fines del siglo XIX el control del comercio regional, el mayorista de Maracaibo y las operaciones con el exterior. Para resaltar lo afirmado basta 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 Maracaibo³⁷

La ascendente posición alemana en el comercio venezolano y marabino en particular, además de obedecer al dinamismo de sus representantes, se debió a la declinante participación del comercio británico³⁸. 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 1859-1860³⁹.

La apabullante irrupción del comercio alemán en el circuito agroexportador originó en los comienzos un natural ambiente de incomodidad entre quienes en décadas anteriores habían 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

³⁷ Archivo Histórico del Zulia, año 1872, tomo 5, leg. 6

³⁸ Cfr George E. Carl, *First Among Equals: Great Britain and Venezuela 1810-1910*, pág. 78

³⁹ *Memorias de Hacienda* correspondientes a los años mencionados

e interesante análisis sobre los cambios operados en la comunidad y en los negocios a raíz de arribo alemán, proponían una movilización popular para expulsarlos del país⁴⁰.

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 artículo⁴¹; 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 alemanes⁴².

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 Santo 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 región⁴³.

El mercado inglés, favorecido en sus tratados con Venezuela por la cláusula de "la nación mas 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.

Un tratado de esta naturaleza, sin embargo, era especialmente provechoso a la Gran Bretaña por que este país era el principal productor de manufacturas y transportador del mundo; y, libre de tarifas discriminatorias, ella

⁴⁰ "AL PUEBLO, AL GOBIERNO, AL CONGRESO, A LOS COREANOS 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

⁴¹ Cfr. Arlene Urdaneta Quintero, **El Zulia en el septenio de Guzmán Blanco**

⁴² Cfr. Octavio Hernández, **Pro Germana Colonia**

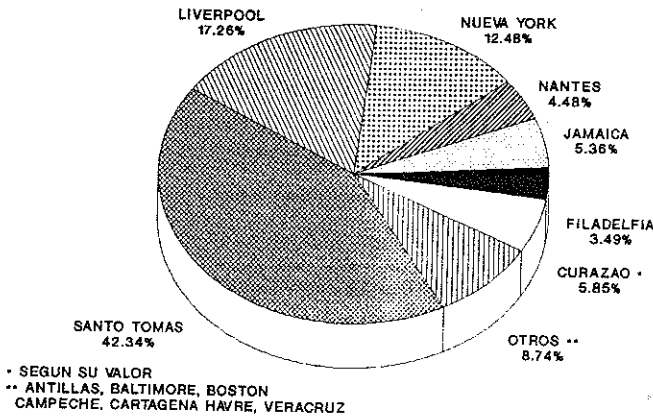
⁴³ "Registro de las licencias de navegación otorgadas a los buques mayores que entran al puerto de Maracaibo". **Archivo Histórico del Zulia**, año 1830, tomo 2, leg. 2; año 1838, tomo 12, leg. 3

pudo abastecer el mercado grancolombiano (y posteriormente el venezolano en particular) con productos industriales más rápidamente y a más bajo costo que los competidores... Así Gran Bretaña pudo convertirse en el primero entre los iguales en su intercambio comercial⁴⁴.

Las importaciones directas del puerto de Liverpool, más las realizadas a través de la colonia 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 trasbordo 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 Guajira⁴⁵.

Para la *Región Marabina*, estos nuevos contactos comerciales estimulados por los británicos y sus representantes en el puerto, incidieron definitivamente en una mayor explotación y extracción de los productos agropecuarios a las Antillas, algunas naciones europeas y los Estados Unidos.

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



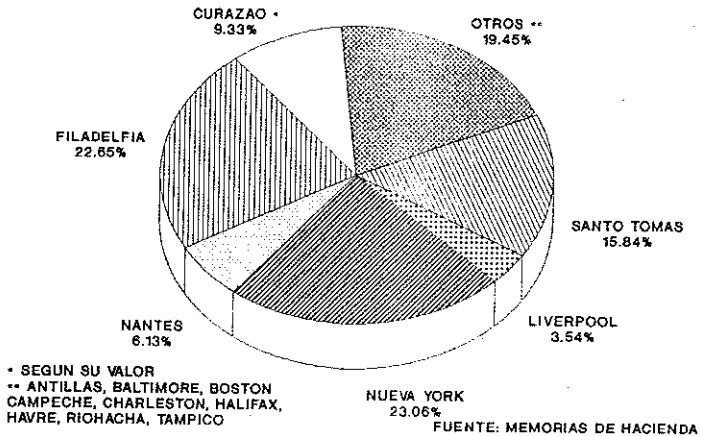
FUENTE: AGN, SEC. HACIENDA, 1839

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.

⁴⁴ George E. Carl, *Ob. cit.*, p. 28

⁴⁵ Similares conclusiones anota George E. Carl, *Ob. cit.*, p. 43

PUERTOS EXTRANJEROS A DONDE SE DIRIGE EL
COMERCIO DE EXPORTACION DE LA ADUANA DE
MARACAIBO AÑO ECONOMICO 1839-1940



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 adquiría. 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 el resto de las principales aduanas del país se mantenían dentro de los parámetros iniciales de la década de 1830⁴⁶

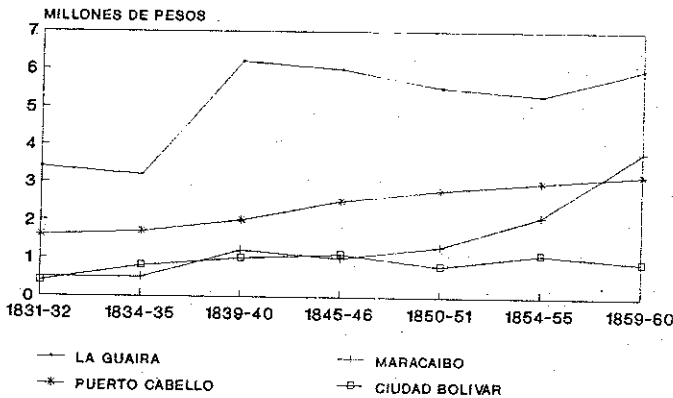
Conforme avanzó el segundo tercio del siglo XIX, la navegación mayor desde Maracaibo hacia las Antillas y otras localidades del litoral caribeño continental disminuyó drásticamente a favor de la comunicación directa con los puertos europeos o norteamericanos; tan sólo Curazao mantuvo e incrementó sus 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

⁴⁶ Memorias de hacienda correspondientes al período mencionado

tercio del siglo XIX Holanda se destacó como líder en la navegación transoceánica⁴⁷

Norteamérica se consolidó como el principal proveedor de la región marabina 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 gran mercado redistribuidor de la economía agroexportadora e importadora del circuito marabino hacia localidades como Hamburgo, Marsella, Burdeos y Liverpool⁴⁸

CAPITALES IMPORTADOS Y EXPORTADOS POR LAS PRINCIPALES ADUANAS VENEZOLANAS EN LOS AÑOS ECONOMICOS QUE SE EXPRESAN



FUENTE: MEMORIAS DE HACIENDA

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 de marabino y en Cúcuta. Así lo prueba un somero análisis realizado al "Registro de Pasaportes", correspondiente a los años de 1850 a 1857, donde quedaron asentados los nombres, nacionalidad, profesión y procedencia de los pasajeros que arribaron al puerto⁴⁹.

⁴⁷ "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

⁴⁸ Cfr. *Memorias de Hacienda* correspondiente al período

⁴⁹ *Archivo Histórico del Zulia*, año 1857, tomo 2, leg. 12

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 quedan 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 Guajira 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 efectos, que se patentizan y tienden a incorporarse estructuralmente durante un período de mediana duración, señalan lo *específica* 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 la 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 la 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 debe ser tomada muy en cuenta cuando se estudien la vida política regional y los efectos sobre ella de la lucha por el poder que protagoniza 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 totalmente 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.

BIBLIOGRAFIA

- ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA. Las estadísticas de las provincias en la época de Páez. Caracas, 1973 [Fuentes para la Historia Republicana de Venezuela, número 11].
- APPUN, Kar F. En los trópicos. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1961.
- BELL, P.L.. Venezuela, a commercial and industrial handbook. Washington, Government Printing Office, 1922
- BESSON, Juan. Historia del Zulia. Maracaibo, Banco Hipotecario del Zulia, 1972. Dos tomos

- CARDOZO GALUE, Germán. El Zulia y su región histórica. Maracaibo, Universidad del Zulia, 1979. Trabajo de ascenso inédito
- Maracaibo y su región histórica, El Circuito Agroexportador 1830-1860. Maracaibo, Universidad del Zulia, 1991
- CARL, George E. First Emong Equals: Great Britain and Venezuela 1810-1910. Syracuse University, 1980
- CARRILLO BATALLA, Tomás E. Historia de las Finanzas Públicas en Venezuela. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1984-1987.
- CODAZZI, Agustín. Resumen de la Geografía de Venezuela. Caracas, Ministerio de Educación Nacional, 1940. Tres tomos
- FEBRES CORDERO, F. Del antiguo Cúcuta. Bogotá, Banco Popular, 1975.
- GENS (Boletín de la Sociedad Venezolana de Arqueólogos). Caracas, 1985, número 2
- HERNANDEZ, Octavio. Pro Germania Colonia. Maracaibo, Editorial de Panorama, 1915
- PARRA GRAZZINA, Ileana. "Proceso de formación de la Provincia de mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo 1574-1676". Sevilla, Universidad de Sevilla, 1984. Tesis doctoral inédita.
- ROSEBERRY, William. Coffe and Capitalism in the Venezuelan Andes. Austin University of Texas Press, 1983
- RUS, José Domingo. Maracaibo al principio del siglo XIX: Refundición de las obras Agere pro patria y Maracaibo respresentado en todos sus ramos. Maracaibo, Universidad del Zulia, 1969
- URDANETA QUINTERO, Arlene. El Zulia en el Septenio de Guzmán Blanco. Caracas, Editorial Trópykos, 1992
- VARGAS ARENAS, Iraida. Arqueología, ciencia y sociedad. Caracas, Editorial Abre Brecha, 1990.
- VAZQUEZ DE FERRER, Belín. El puerto de Maracaibo: Elemento estructurante del espacio social marabino (siglo XVIII). Maracaibo, Universidad del Zulia, 1987 [Serie "Cuadernos de Historia", número 14]

Las fuentes documentales manuscritas fueron consultadas en el Archivo Histórico del Zulia (Maracaibo, Edo. Zulia) y en el Archivo General de la Nación (Caracas): correspondientes al período 1830 a 1870