

El circuito agroexportador de la región histórica del lago de Maracaibo: siglos XVI al XIX

Germán Cardozo Galué

Doctor en Historia por El Colegio de México. Estudios en Letras Clásicas en la Universidad Javeriana. Licenciado en Filosofía en el Colegio Máximo Loyoleo, Universidad de Deusto, España. Licenciado en Educación, Mención Ciencias Sociales, Universidad del Zulia. Fundador e investigador del Centro de Estudios Zulianos, Biblioteca Pública del Estado Zulia. Cofundador del Centro de Estudios Históricos de la Universidad del Zulia. Cofundador de la Maestría en Historia de Venezuela de la Universidad del Zulia. Promotor del Doctorado en Ciencias Humanas de la Universidad del Zulia. Profesor Titular de la Universidad del Zulia y docente de la Universidad de Margarita. Premio Andrés Bello Fellowship como profesor invitado de la Universidad de Oxford. Premio Honor al Mérito Científico Mención Ciencias Sociales y Humanísticas, Fundación para el Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología en la Región Zuliana. Individuo de Número de la Academia Nacional de la Historia. Nivel Emérito en el Programa de Promoción al Investigador del Observatorio Nacional de Ciencia y Tecnología. Orden al Arte Lía Bermúdez. Mención Investigación de la Universidad Rafael Bellosa Chacín. Condecoración Orden del Lago de Maracaibo, en su Primera Clase y Orador de Orden en el Acto Solemne de la zulianidad. Investigador Responsable del Programa “Localidades y regiones históricas en la formación del Estado Nacional en Venezuela (siglos XVI-XX)”. Adscrito al Centro de Estudios Históricos de la Facultad de Humanidades y Educación y al Laboratorio de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo Regional de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia. Correo electrónico: gcardozog@gmail.com

Artículo recibido: 27 de octubre de 2013

Aprobado: 5 de noviembre de 2013

Modificado: 17 de noviembre de 2013

El circuito agroexportador de la región histórica del lago de Maracaibo: siglos XVI al XIX

Resumen

En este artículo se destaca la importancia del cambio copernicano que hacia la década de 1980 ocurriera en la historiografía venezolana con la aparición de los estudios regionales. Se critica a la historiografía tradicional caracterizada por el centralismo historiográfico. La historiografía actual se ha orientado hacia la reconstrucción de la historia venezolana a partir del uso del concepto “región histórica” que permite investigar la totalidad territorial y social de nuestro pasado. Como un estudio de caso el artículo se centra en el análisis de la formación y consolidación del circuito agroexportador marabino en el occidente del país.

Palabras clave: región histórica, circuito agroexportador, occidente de Venezuela

The historical region of Lake Maracaibo agro-export circuit: sixteenth to the nineteenth century

Abstract

This article highlights the importance of the Copernican change occurring at the Decade of 1980 in Venezuelan historiography with the emergence of regional studies. He is critical to the traditional historiography, characterized by historiographical centralism. Current historiography has been oriented toward the reconstruction of Venezuelan history based on the use of the concept "historical region" which allows to investigate the social and territorial whole of our past. As a case study the article focuses on the analysis of the formation and consolidation of the wearer agro-export circuit in the West of the country.

Key words: historical region, agro-export circuit, West of Venezuela.

Los resultados de este artículo se realizaron en el marco del programa de investigación que coordino titulado "Localidades y regiones históricas en la formación del Estado nacional en Venezuela", financiado por el CONDES, Universidad del Zulia.

El circuito agroexportador de la región histórica del lago de Maracaibo: siglos XVI al XIX

A modo de introducción

Durante un período de larga duración 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 la actual Venezuela en una región “mediterránea”, en un espacio con especificidad y ritmo históricos propios.

Maracaibo, después de la capital de la República, fue la localidad venezolana que mayores transformaciones y un más rápido crecimiento experimentó en la segunda mitad del siglo XIX. Concluidas las guerras de Independencia, en no más de cincuenta años la apacible aldea que muy poco había crecido durante la colonia se convirtió en ciudad: triplicó su población; figuró su Aduana en el segundo lugar de las estadísticas oficiales, luego de La Guaira; el incremento de capitales alentó la apertura de la primera banca privada del país, y el movimiento de su activo puerto dio origen a una Compañía de Seguros Marítimos. En la ciudad emergió una ambiciosa élite comercial y financiera que fundó la primera Cámara de Comercio en Venezuela. Sólidos edificios y elegantes caserones, llenos de colorido y vistosamente decorados, reemplazaron a las pardas y endebles construcciones coloniales. La iniciativa privada la convirtió en la primera ciudad venezolana en disfrutar de la novedosa energía eléctrica.

La expansión de la ciudad exigió poner en servicio tres líneas de tranvías. Sus cada vez más frecuentes nexos con los Andes y el extranjero introdujeron las ventajas y eficiencia del ferrocarril y de la navegación a vapor. Los establecimientos educativos, asociaciones culturales y de todo tipo, periódicos e imprentas se multiplicaron. Maracaibo 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 natural del fraguado en el occidente venezolano de un circuito agroexportador, 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 y favorecida por la estratégica situación del puerto de Maracaibo, ubicado entre la costa caribeña y la desembocadura de un extenso lago que ofrecía comunicación expedita hacia una de las regiones del país más abundante en recursos exportables.

Agentes fundamentales del dinamismo de este comercio lo constituyó el sector dirigente nativo, algunos españoles que por las características inherentes al proceso de emancipación en la provincia de Maracaibo conservaron bienes y prestigio. A ello se sumó el aporte en capitales, dinamismo y relaciones mercantiles de emigrados británicos, franceses, italianos, estadounidenses y alemanes.

La prosperidad de este sector y los recursos fiscales que aunados modificaron a la creciente ciudad y mejoraron la calidad de vida, provinieron esencialmente de la explotación directa o a través del comercio de la producción agropecuaria de los Andes, sur del lago de Maracaibo y valles de Cúcuta.

Estamos, pues, ante el caso frecuente de un centro urbano que crece a expensas de su *hinterland* rural, pero con un crecimiento limitado a su vez por su condición periférica y dependiente de los centros del capitalismo europeo y norteamericano. Analizo en este artículo la incidencia de estos múltiples y complejos factores socioeconómicos endógenos y exógenos, durante el período comprendido entre los años 1830 y 1860, así como la expansión y posterior consolidación del circuito agroexportador que favoreció en forma decisiva el auge de Maracaibo como centro comercial y financiero del occidente venezolano y del nororiente colombiano.

En el tratamiento de este tema parto de lo inmediato regional; los nexos o interferencia con factores exógenos al proceso aparecerán a lo largo del análisis en la medida en que ellos se produjeron, lo requiera el discurso histórico o sean mencionados por la documentación de los archivos locales. De este modo se evita una praxis bastante común en la historiografía contemporánea que estudia los desarrollos históricos regionales y locales como meras manifestaciones apendiculares de los nacionales y mundiales. Tal óptica, además de restar trascendencia y valor a la relación hombre-medio, cercena de raíz las fundamentales categorías de lo singular y específico en la historia.

El siglo XIX representó en términos de este proceso, la importante etapa de

transformación de las aisladas sociedades provinciales de la colonia en la moderna Venezuela. La creación de la Capitanía General, la Independencia y la separación de la Nueva Granada, hechos y coyunturas que presenta la historiografía tradicional como ítems fundamentales del fraguado del Estado nacional, constituyeron tan sólo el inicio de una larga etapa que revelan los actuales estudios regionales como dialéctica y compleja.

A medida que en la actualidad nos adentramos en el pasado de las localidades y regiones se confirma la visión de una Venezuela múltiple, no integrada, mosaico de regiones con características económico-sociales, políticas y culturales específicas y diferenciables, unidas por débiles hilos jurídicos y administrativos manipulados con dificultad constante y creciente desde las distintas capitales, Bogotá, Santo Domingo o Caracas.

Durante el siglo XIX, ni las desesperadas medidas centralistas de Guzmán Blanco, ni la efervescente actividad de las casas comerciales, extranjeras y criollas, lograron consolidar un gobierno o crear una red financiera a escala nacional.

La reciente historiografía venezolana no sólo rescata la visión del todo geohistórico, al incorporar el oriente, sur y occidente del país; también permite comprender mejor la dialéctica del proceso de formación y definición del Estado y nación venezolanos.

La actual historiografía regional recupera la presencia de los factores endógenos, enriquece el estudio de las relaciones de nuestro proceso histórico con áreas internacionales vecinas de tanta significación como el Caribe y Colombia, acerca más al concreto histórico, a la cotidianidad de los modos de producción y vida de las muchas y variadas formas sociales y comunidades de nuestro territorio. Al incorporar el oriente, sur y occidente del país la historia regional permite una mejor comprensión de la dialéctica del proceso y formación del Estado y nación venezolanos.

Este quehacer historiográfico, amplio y totalizador, ha establecido en las últimas décadas las bases de una *Historia de Venezuela* que se corresponda con la totalidad social y territorial del país.

Tal praxis historiográfica, además de exigir la laboriosa tarea de localizar y consultar archivos hasta ahora inexplorados o carentes de la adecuada organización, ha obligado a revisar, introducir y adaptar conceptos y categorías que permitan definir y caracterizar lo específico de las entidades históricas que se formaron, desarrollaron y en algunos casos alcanzaron cierto grado de fraguado o consolidación antes de surgir

Venezuela como el Estado y nación de la actualidad.

La región histórica del lago de Maracaibo

Considero conveniente exponer algunos criterios y argumentos que legitiman el que se pueda designar al conjunto del territorio occidental de la actual Venezuela y nororiente de Colombia, desde mediados del siglo XVI hasta principios del XX bajo la denominación genérica de “*La región histórica del lago de Maracaibo*” y a su base económica estructurante “*El circuito agroexportador marabino*”. Estos términos se corresponden de manera más adecuada a lo específico del proceso y aportan más a su comprensión que su calificación político-administrativa como Provincias o Estados.

Otros términos, como “*región geohistórica*” o “*paisaje regional*” expresan manifestaciones supraestructurales del proceso al condicionarlos al medio físico y ocultan el libre juego de la dinámica tiempo-espacio, la dialéctica social y la visión de totalidad independientemente de los límites jurídico-administrativos.

La documentación y literatura históricas producidas desde el siglo XVI 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 hidrográfica del lago de Maracaibo. Y a estos con las vecinas áreas caribeñas y neogranadinas.

Aquella unidad geoeconómica, que incluía a la región fronteriza, fue aún percibida y resaltada por P.L. Bell cuando, en 1922, iniciada ya la exploración 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 (Cardozo 2002, 460).

En 1979, concluí un breve ensayo al que titulé *El Zulia: su región histórica*. Tuvo como propósito fundamental ofrecer una primera visión orgánica de la historia del Estado desde el siglo XVI hasta el XIX. Para destacar lo específico del proceso histórico en el occidente de la actual Venezuela, obviado por la historiografía tradicional, diferenciarlo del que se produjo en el resto del país, y subrayar lo vinculante dentro de su espacio, opté por calificar al conjunto con el nombre de región histórica

marabina, a la cual definí como 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 metropolitano: 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 y capitalistas, se impuso 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, antigua Gobernación de Caracas y Audiencia de Santa Fe.

Los límites de los actuales estados Zulia, Trujillo, Mérida y Táchira, y de las jurisdicciones fronterizas del Departamento Norte de Santander, en Colombia, señalaron los confines del circuito interno agroexportador que giraba sobre las facilidades brindadas por el Lago de Maracaibo y sus afluentes como eje comunicador y se abría a las transacciones ultramarinas con el Norte de la actual Colombia, Caribe y Europa. 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 de intercambio con el exterior. Posteriores ensayos ahondaron en estos lineamientos generales e hipótesis.

Las guerras de Independencia y la separación de Venezuela de Colombia pusieron a prueba la cohesión de la región histórica. Maracaibo y sus jurisdicciones de la costa lacustre permanecieron bajo el dominio español. Los Andes suscribieron la causa “patriótica”. Sellada la Emancipación, el territorio de la Provincia de Maracaibo fue dividido en lo administrativo y originó las nuevas provincias de Maracaibo, Trujillo y Mérida. Luego, el desmembramiento de la República de Colombia, en 1830, levantó barreras aduanales y policiales en las áreas fronterizas con la Nueva Granada.

Estas decisiones no afectaron la cohesión histórica de la región. Al contrario, en las décadas de 1830 y 1840, la reactivación del circuito agroexportador, impulsado por la creciente demanda del comercio mundial en expansión, integró progresiva y definitivamente las áreas productivas andinas, el norte neogranadino y las costas del sur del Lago al puerto 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,

representantes del capital europeo y norteamericano, agregó a su condición de emporio comercial la de centro financiero de primer orden.

Características de la región histórica marabina

En este ensayo, se estudia a la región histórica marabina a partir de la identificación de algunas regiones, con base en sus diferentes características geoeconómicas: la región ribereña que se corresponde con las costas y tierras llanas de la cuenca del Lago, cuyos puertos constituyeron con el de Maracaibo los ejes del intercambio comercial con la región andina, área productiva de los valles y piedemonte que se extienden desde el entorno cucuteño hasta las estribaciones trujillanas.

Con el propósito de sustentar el enfoque de este ensayo y contribuir a la discusión metodológica de los estudios regionales en nuestro país, se introducen algunas reflexiones sobre la naturaleza de la “unidad” generada por el proceso socioeconómico en la región histórica del Lago de Maracaibo.

Se la percibe, ante todo, como unidad por *complementariedad*. El proceso productivo, adecuándose al condicionamiento geográfico, definió dos espacios claramente diferenciables en cuanto a la actividad económica dominante, poblamiento, características de la estructura social, modo de vida y cultura: la “región andina” y la “lacustre” que se complementaron para dinamizar el circuito agroexportador, hasta el punto de sugerir una relativa división regional del proceso productivo.

Unidad *impuesta* por el sistema colonial y el capitalismo que definieron su participación en la economía mundial como área agroexportadora, 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 de Maracaibo para comunicarse con el resto de Venezuela y con el exterior.

Una extensa región histórica, por lo tanto, que se reveló portadora de unidad precaria, frágil, aunque haya alcanzado, a fines del XIX y comienzos del XX, un alto grado de cohesión. Este postrer rasgo definitorio ayudaría a explicar, entre otros hechos y coyunturas del proceso, la aceptación sin réplica de la división en provincias que sufriera la región histórica del Lago de Maracaibo luego de la Independencia; el débil apoyo de las provincias andinas a los movimientos autonomistas liderados por Maracaibo; su rápida y definitiva desestructuración al ceder el circuito agroexportador

ante el empuje de la industria petrolera, y lograr Los Andes una vía alterna para comunicarse con el centro del país y el exterior.

En fin, unidad *funcional* y diversidad *estructural*: la primera, la unidad funcional, evidenciada por la presencia y características que asumió el proceso productivo y de distribución como circuito agroexportador e importador de bienes industrializados; la segunda, la diversidad estructural, como resultado de la conformación histórica de unidades o regiones menores, en cuanto a su delimitación espacial, con rasgos sociopolíticos y culturales propios. 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 metropolitano marabino y Venezuela.

El circuito agroexportador marabino

Aunque se carece de estudios avanzados sobre las particularidades del relacionamiento hispano-indígena en este espacio, las investigaciones de los antropólogos Mario Sanoja e Irida Vargas 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 los pobladores del Noreste colombiano. Tales vínculos 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, etc.

Tal red de intercambio, habría necesitado y permitido la transferencia de conceptos mágicos-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. Similares contactos se dieron con las comunidades indígenas de los Andes venezolanos y los correspondientes al ramal colombiano.

En opinión de Mario Sanoja, el proceso de poblamiento y explotación hispanos tuvo como piso operativo no a un espacio ocupado por primitivas tribus aisladas -como lo describe la historiografía tradicional- sino a una macro región caracterizada por la relativa unidad de antiguas sociedades indígenas,. Una macro región, por lo tanto, en la cual las antiguas rutas y nexos intertribales constituirían la matriz histórica que sirvió de

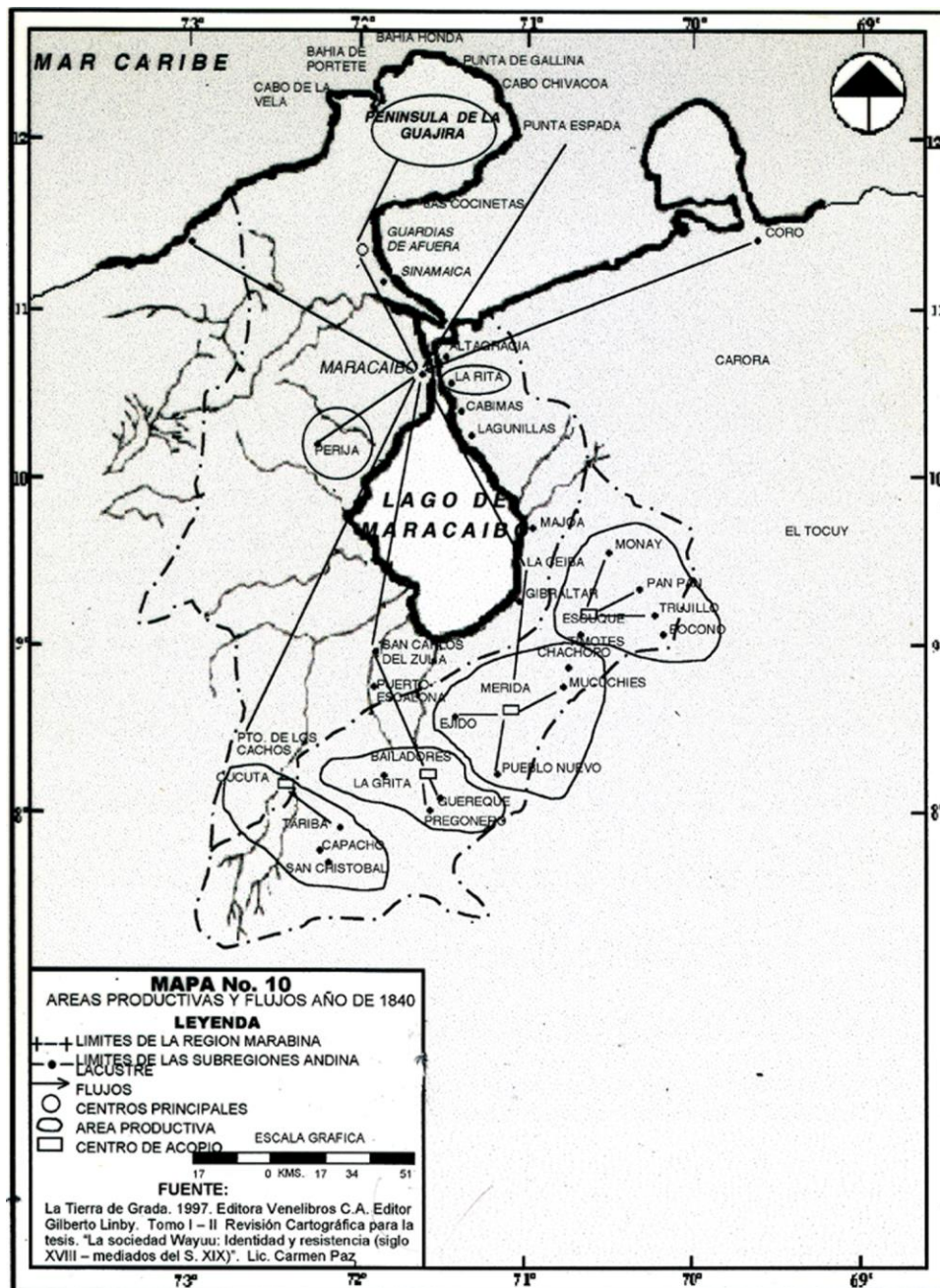
base y facilitó la formación del circuito agroexportador (Sanoja, Vargas 1999).

El abastecimiento de la flota menor que tocaba en Cartagena de Indias, necesitada para la navegación de retorno hacia las Antillas y España, de harinas, bizcochos y jamones, entre otros alimentos de la dieta diaria, constituyó el estímulo externo que impulsó la formación del circuito comercial marabino. Luego se añadirían tabaco, cacao, cueros y otras mercaderías. Internamente fue estimulado por la necesidad de proveer a los primeros asentamientos hispanos de textiles, armas, herramientas de trabajo, aceite, vinos, etc.

En un primer momento de esta etapa, el circuito fue plurinodal. Dos puertos en el lago: Moporo, Gibraltar y Zulia, operaban como centros de acopio e intercambio con Cartagena de Indias, Santo Domingo y Sevilla. De manera progresiva el puerto de Maracaibo se impuso como único centro nodal. Su estratégica ubicación en el área de contacto entre las comunicaciones marítimas y lacustres favoreció el proceso. Las presiones y manejos políticos hicieron el resto.

Varios fueron los efectos que sobre este espacio social originó el surgimiento del circuito agroexportador: exploración y apertura de la red vial matriz del occidente de la actual Venezuela y su integración a las principales rutas de la provincia de Pamplona; proceso fundacional y ocupación del espacio sobre los ejes de comunicación que enlazaban el circuito; apropiación de las tierras productivas andinas y costa oriental del lago de Maracaibo por parte de colonos hispanos y su destino a la producción de excedentes; manifestación de relaciones de producción esclavistas y serviles; definición de un sector dirigente que aglutinaba propiedad de la tierra, fuerza productiva, control del comercio y detentaba la autoridad; e imposición definitiva del puerto de Maracaibo como eje del circuito agroexportador.

Este hecho precipitó la unificación administrativa de todo el occidente de la actual Venezuela bajo la denominación de Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo (1676), dependiente de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá y la inmediata designación de Maracaibo como capital de la Provincia; definición de la base territorial y límites de la región marabina, cuya cuenca hidrográfica acercó y sirvió de eje a la actividad productiva.



En un primer momento de esta etapa, el circuito fue plurinodal, Dos puertos en el Lago: Moporo y Gibraltar, y un tercero fluvial, Zulia, 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 comunicaciones marítimas y lacustres favoreció el proceso, las presiones y manejos políticos hicieron el resto.

Varios fueron los efectos que sobre este espacio social originó la aparición del circuito agroexportador. Se resumen los más significativos: exploración y apertura de la

red vial matriz del occidente de la actual Venezuela y su integración a las principales rutas de la Provincia de Pamplona; proceso fundacional y ocupación del espacio sobre los ejes de comunicación que enlazaban el circuito; apropiación de las tierras productivas andinas y costa oriental del Lago de Maracaibo por parte de colonos hispanos y su destino a la producción de excedentes; surgimiento de relaciones de producción esclavistas y serviles; definición de un sector dirigente que conjugaba propiedad de la tierra, fuerza productiva, control del comercio y detentaba la autoridad; imposición definitiva del puerto de Maracaibo como eje del circuito agroexportador, hecho que precipitó la unificación administrativa de todo el occidente de la actual Venezuela bajo la denominación de Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo (1676), dependiente de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá, e inmediata designación de Maracaibo como capital de la Provincia; definición de la base territorial y límites de la región marabina, cuya cuenca hidrográfica acercó y sirvió de eje a la actividad productiva.

La segunda etapa, la expansión del circuito agroexportador, se inició hacia mediados del siglo XVIII. La incentivaron externamente los cambios operados en la política económica de la Monarquía española: interés en los productos agropecuarios (en especial el cacao), la libertad de comercio y el contrabando. Desde el interior de la región del Lago de Maracaibo, 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 que se extendió hasta mediados de la década de 1820, al finalizar el dominio español.

La expansión del circuito agroexportador originó significativos cambios que afectaron al todo social que habitaba la región del Lago de Maracaibo: se reactivó en el último tercio del siglo XVIII el proceso de ocupación del espacio, y surgieron nuevas fundaciones en las márgenes de los ríos Escalante y Zulia-Catatumbo, con la finalidad de pacificar definitivamente a los motilones para facilitar el libre acceso y uso de las áreas de mayor dinamismo económico (los valles de San Cristóbal y Cúcuta); se destacó, por su mayor poder económico y participación en la estructura de poder, la minoría dirigente, los notables, con residencia en Maracaibo y principales poblados andinos, unida regionalmente por vínculos familiares.

El creciente interés de España en una explotación agropecuaria rentable, más la injerencia del sector dirigente y autoridades de Caracas, originaron importantes cambios en la base territorial, límites y administración de la región histórica del Lago de

Maracaibo tales como la inclusión de la provincia de Maracaibo, que había formado parte del Virreinato de la Nueva Granada, en la Comandancia General Marítima de Caracas, en 1742, y su agregación a la Capitanía General de Venezuela en 1777.

Ambas medidas, fueron ejecutadas bajo la permanente impugnación y protesta del sector dirigente marabino con el apoyo del cucuteño y bogotano. La cuenca del Lago de Maracaibo representaba una ruta tradicional y expedita del comercio con el exterior.

Estas desavenencias y contradicciones con el sector dirigente caraqueño, aunado al interés por conservar y aumentar el control sobre la actividad agroexportadora, dieron como resultado que Maracaibo no suscribiera el acta de Independencia.

Maracaibo y Caracas a través de La Guaira, competían en esta función de reafirmarse como centros nodales. No existía una clase con cobertura y capacidad de dominio nacional que, sin reservas, arrastrase en un mismo proyecto a las diferentes provincias en cada centro regional, y Maracaibo después de Caracas era uno de los más definidos, donde operaban grupos de notables con pretensiones de hegemonía y control de sus respectivas áreas de influencia.

La población de las provincias de la Capitanía General, integradas ejecutivamente a finales del siglo XVIII, no se identificaba aún en un sentimiento colectivo de pertenencia a una misma nación. Impropiamente, pues, se ha hablado, al enjuiciar en conjunto la no participación de Maracaibo en la gesta emancipadora, de una actitud antipatriótica y poco nacionalista: la patria para los marabinos era su Provincia, y Venezuela aún no se había integrado como Nación.

Las operaciones de los comerciantes extranjeros se vieron favorecidas por la expansión durante el segundo tercio del siglo XIX del mercado mundial reactivado por la revolución industrial. Combinaba la demanda de productos agropecuarios, café principalmente, con la captación de nuevos mercados para los textiles, maquinaria, 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 las que componían a Venezuela, abandonaba las industrias fabriles e iniciaba un consumismo incontrolado.

Para mediados del siglo XIX, Maracaibo ya competía con Puerto Cabello como segunda aduana nacional, luego de La Guaira. Dentro del circuito comercial, el movimiento portuario lo dinamizaba principalmente el área productiva que tenía por eje a San Cristóbal y Cúcuta. Sus transacciones con Maracaibo promediaron anualmente los cuatro millones de kilogramos, de los cuales el 80% ya lo constituía el café producido

en las jurisdicciones aledañas a San Cristóbal.

Las guerras de Independencia y la separación de Venezuela de la unidad colombiana, en 1830, que originó un nuevo límite internacional, creó condiciones tendientes a hacer cada vez más difíciles la comunicación y contactos comerciales entre las comunidades que habitaban aquel espacio sur de la región histórica del Lago de Maracaibo.

Sin embargo, la presencia de una frontera sólo constituyó un problema para ellas en la medida en que los gobiernos de uno y otro Estado trataron de interferir en el proceso productivo, afectando su unidad y complementariedad socioeconómicas. El gobierno neogranadino procuró persistentemente, aunque sin resultados inmediatos, facilitar la comunicación de los valles próximos a Cúcuta con los puertos del río Magdalena. El venezolano propició, también sin éxito momentáneo, la apertura de caminos hacia el río y puerto de La Grita para obviar el obligado paso por territorio neogranadino de la producción cafetalera de San Cristóbal en ruta hacia Maracaibo. Contra estos esfuerzos, que por demás se debilitaban al recaer sobre áreas muy alejadas del control oficial, chocaron los intereses de la clase dirigente local, vinculada por negocios y lazos familiares, cuya capacidad de acumulación estuvo estrechamente ligada a la condición fronteriza de su área operativa. De hecho, hasta bien avanzado el siglo XIX lograron vadear las dificultades.

La segunda área productiva en importancia lo constituyó, para mediados del siglo XIX, la provincia de Trujillo. También el café representaba la casi totalidad de los tres millones de kilos que anualmente se embarcaban en La Ceiba hacia el puerto de Maracaibo. El resto de las áreas tradicionales andinas -Mérida, Bailadores y La Grita- pasaron a un distante tercer plano por carecer de tierras aptas para el cultivo del café y por su difícil acceso vial al Lago.

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; lideró al sector dirigente y se impuso como capital macro regional, más allá de sus estrictas funciones administrativas como capital de Provincia. Maracaibo fue el punto donde engranaron el circuito interior macro regional con el internacional. Su privilegiada ubicación lo convirtió en el principal puerto del Lago de Maracaibo, y en uno de los más importantes del Caribe, con la peculiaridad de ser puerto fundamental para dos países: Venezuela y Colombia.

Hasta el presente, ningún ensayo se ha ocupado en particular del *Circuito agroexportador marabino*, fuera de los citados trabajos producidos por los investigadores del Centro de Estudios Históricos de la Universidad del Zulia. La bibliografía más reciente sobre el tema, como *Coffee and Capitalism in the Venezuelan Andes* de William Roseberry (1983), *El café y las ciudades en Los Andes Venezolanos (1870-1930)* de Alicia Ardao (1984), *La dinámica del espacio en la cuenca del Lago de Maracaibo (1873-1940)* de Ramón Santaella Yegres (1989) y *El Táchira fronterizo: el aislamiento regional y la integración nacional en el caso de Los Andes (1870-1930)* de Arturo Guillermo Muñoz (1985), reseñan tangencialmente y a partir de escasas y poco documentadas fuentes secundarias las etapas de formación y desarrollo del Circuito; estos ensayos se centran en la reconstrucción de la economía cafetalera y sus diversos efectos sobre la sociedad, ciudades y espacio durante los años de su máxima expansión, después de 1870.

Las décadas anteriores constituyen un período sobre el cual nada o poco se dice; es más, se lo presenta como carente de importancia para la economía regional y del país. “En 1867 -afirma Alicia Ardao en su citado ensayo- el café andino no representaba un porcentaje significativo en el total de las exportaciones venezolanas del grano, ya que por Maracaibo habían salido 50.000 quintales, mientras que por La Guaira y Puerto Cabello el monto era de 302.360 quintales”; idénticos asertos se leen en *Geografía del Poblamiento Venezolano en el siglo XIX* de Pedro Cunill Grau (1987). En *Temas de la Venezuela Agroexportadora*, Gastón Carvallo y Josefina Ríos de Hernández generalizan estas apreciaciones hasta el punto de aseverar: “A juzgar por las exportaciones hechas por el puerto de Maracaibo, salida de la producción de Los Andes, antes de 1870 la producción de esta región era de escasa significación” (Ardao 2002, 57; Cunill 1987, T II, 1066-1067; Carvallo, Gastón, Ríos de Hernández, Josefina (1984), 58, 61).

¿De dónde provino la información que dio pie a tan contundentes conclusiones?

En 1869, Diego Bautista Urbaneja (el joven) tradujo del alemán un breve opúsculo preparado por H. C. Schöffler sobre *El comercio del café*. Esta obrita, editada en Caracas en la imprenta de G. Corser, consistía en un informe general acerca de las características de este cultivo y su comercialización a nivel mundial. En la página 23 del mismo, cuando reseñaba las áreas de América Latina de donde se extraía el café, dio esta sucinta información sobre Venezuela: [...] La exportación de La Guaira y Puerto Cabello en el año pasado (1867) fue de 302.360 quintales. Las últimas noticias hablan de una sequedad extraordinaria en ese país que hará un gran daño a la nueva cosecha.

La Guaira exportará pues sin duda menos que en el año pasado. *Maracaibo* exporta anualmente como 50.000 quintales.

Estos datos, tomados directamente de Schöffer o de la cita que de ellos hizo Miguel Izard en “El café en la economía venezolana en el siglo XIX” (1973, 213), han constituido hasta ahora el único soporte estadístico para opinar sobre la economía del café en el occidente venezolano antes de 1870.

Los “Registros de Introducción de Frutos” desde los puertos lacustre al de Maracaibo anteriores a 1870, consultados en el Archivo Histórico del Zulia, evidencian la poca solidez de la fuente de que se han valido los citados autores para opinar sobre la poca importancia económica de la región marabina. El registro correspondiente al año económico de 1850 a 1851, permite calcular en cerca de 123.000 quintales el café introducido desde las áreas al puerto de Maracaibo, y en 186.000 quintales el total de los frutos, volúmenes éstos que estaban destinados casi en su totalidad a la exportación (*Archivo Histórico del Zulia* 1850, T 12, leg 23.). Las cifras concernientes al café duplican sobradamente, tres décadas antes, el monto sugerido para 1867; representan casi la mitad del total del café exportado por La Guaira y Puerto Cabello.

Por lo demás, las propias fuentes oficiales reproducidas en las *Memorias de Hacienda* revelan un crecimiento gradual y sostenido, entre 1830 y 1870, del proceso productivo y de distribución; la Aduana de Maracaibo pasa, en estos años, del cuarto al segundo lugar entre las principales del país, siendo la única que en este lapso experimente un crecimiento casi constante, a pesar de las frecuentes crisis económicas y políticas de la época.

Pero más importante, para la comprensión del proceso histórico regional y su articulación con el global venezolano, es considerar los efectos que pudo originar este crecimiento del circuito agroexportador marabino sobre el conjunto social en términos de fortalecimiento de la élite mercantil y financiera local, la aparición de enclaves extranjeros de importancia definitiva para su afianzamiento, la concreción de tradicionales tendencias autonómicas en movimientos separatistas, cambios en la percepción del espacio, profundización de las contradicciones entre el centro nodal en expansión y el “hinterland” explotado, etc.

Estos efectos, que se patentizan y tienden a incorporarse estructuralmente durante un período de mediana duración, como el estudiado en este ensayo, señalan lo específico en el proceso regional; se constituyen en valiosos indicadores para el análisis de la historia venezolana en su conjunto, tratada hasta el presente como una totalidad

amorfa, esculpida a imagen y semejanza de la historia del “centro”, o a lo más con imprecisiones e inexactitudes sobre las particularidades del resto del país como las expresadas en el citado texto sobre la “escasa significación” de las exportaciones marabinas. El desconocimiento u omisión de las fuentes locales (archivos municipales, estatales, registros públicos, etc.) han motivado tales distorsiones y deficiencias.

Las características y modalidad que adoptó la actividad productiva en la región, entre 1830 y 1860, han permitido identificar a estos años como un período de transición en el proceso de expansión y fraguado del circuito agroexportador marabino.

Dos son los indicadores más resaltantes del momento de transición de una a otra etapa en esta fase económica: los altos niveles de producción y exportación de café alcanzados, que colocan a la Aduana de Maracaibo, principal centro de intercambio del circuito, al lado de Puerto Cabello, en un segundo lugar muy próximo al primero que ocupaba La Guaira; y la presencia de signos inequívocos de una inversión extranjera dirigida a la rápida captación y distribución de los excedentes agropecuarios (firmas alemanas) y a la mejora de las vías de comunicación y modernización de los transportes (proyectos y realizaciones de franceses y norteamericanos). En tal sentido, estos años marcan los inicios de la definitiva incorporación de la totalidad de la *Región marabina* al mercado internacional, y por ende al capitalismo en su fase monopólica, que definirá, a partir de la década de 1880, la etapa del fraguado o consolidación del circuito agroexportador.

Entre 1840 y 1860, el control del comercio regional, ejercido en las dos décadas anteriores por franceses e ingleses, pasó a las firmas alemanas, las cuales se constituyeron en los principales introductores de la producción agropecuaria al puerto de Maracaibo, lideraron el comercio de la ciudad, y se convirtieron en los más importantes exportadores e importadores.

El presente ensayo, en su conjunto, revela y prueba a la vez cómo, anteriormente a las fechas fijadas hasta ahora por la historiografía económica venezolana, en el occidente del país ya se había definido y desarrollado, para mediados del siglo XIX, un circuito agroexportador de tanta significación como los que operaban en torno a los dos puertos ejes de la región central y de la centro-occidental, La Guaira y Puerto Cabello. Además de las estadísticas sobre producción y exportación, 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.

Las escasas relaciones y operaciones de intercambio de la región del lago de Maracaibo con el resto de las venezolanas, refuerzan la hipótesis de la existencia para este período no de una sino de varias macro regiones agroexportadoras en Venezuela.

No sólo en lo económico es perceptible la especificidad de la macro región del Lago de Maracaibo. La estructura agraria que la dinamizó no fue explotada, como ocurría en el centro del país, por una clase latifundista -inexistente en un sistema productivo que se fundamentaba en las pequeñas propiedades- sino por la misma élite comercial que desde Maracaibo o a través de sus representantes locales financiaba y compraba los frutos; ella imponía el interés sobre los préstamos, decidía a quien comprar y estaba en capacidad de fijar los precios. Un único sector constituía, pues, a la clase dominante: una élite comercial y financiera, mayoritariamente extranjera. Esta realidad socioeconómica debe ser cuidadosamente analizada cuando se estudie la vida política regional, y los efectos en ella de la lucha por el poder que protagonizaron las clases dirigentes caraqueñas durante el siglo XIX: los intereses encontrados de comerciantes y cosecheros las motivaron en el centro del país; para la región marabina, donde los cosecheros quizás no llegaron a conformar una clase social, se hace necesario intentar otra interpretación más acorde con la especificidad de su proceso histórico.

La región del lago de Maracaibo: comercio y vialidad

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 Altagracia; la de Trujillo en Trujillo, Carache, Escuque y Boconó; y la de Mérida en Mérida, Mucuchíes, Ejido, Bailadores, La Grita, Lobatera, San Cristóbal y San Antonio.

Por varias décadas, estas unidades administrativas conservaron, casi sin alteración, su régimen de gobierno y nomenclatura. Los cambios más importantes, durante el período que cubre este ensayo, se produjeron cuando en 1856 los cantones merideños de La Grita, Lobatera, San Cristóbal y San Antonio fueron elevados al rango de Provincia del Táchira; y en 1864, cuando la Constitución denominó Estados a las Provincias, y Departamentos a los Cantones.

Al calor de la Guerra Federal y de sus secuelas, en dos oportunidades, entre 1863-1864 y 1867-1868, Trujillo, Mérida y Táchira se unieron en lo político-administrativo al “Estado Soberano del Zulia”, reviviendo brevemente en la clase dirigente de Maracaibo las tradicionales aspiraciones de reconstruir la Antigua Provincia de Maracaibo.

En ambos momentos, estuvo al frente de tales tentativas el General Jorge Sutherland. Al fracasar la primera, Sutherland hizo las siguientes reflexiones en su Mensaje a la Cámara Constituyente del Estado:

El CIUDADANO General Falcón, Jefe de la Federación, vio con singular agrado la revolución de Maracaibo, pues ella decretaba definitivamente la caída de la Dictadura, arrastrando en pos de sí a todo el Occidente. Para conseguir este resultado, con mayor seguridad, formó un Estado de las cuatro provincias que forman la hoya hidrográfica del Lago, concediéndome facultades omnímodas para su organización y Gobierno. Con tal carácter me dediqué a trabajar por la consolidación del Estado, empleando para con los mandatarios y personas influyentes de aquellas provincias la persuasión sobre la conveniencia de la unión perfecta con Maracaibo por sus relaciones naturales, políticas y de comercio [...] Pero una fatalidad inesperada condenó a vergonzosas guerras aquellos pueblos que habían ingresado en la Federación pacíficamente. Algunos jefes militares y algunos ciudadanos ambiciosos haciendo uso de arraigadas preocupaciones locales, tergiversando la doctrina federal, suscitaron mil cuestiones que aún tienen esas infelices provincias sometidas al capricho del más audaz. Yo exigiría un voto de reprobación para esos jefes que falseando la confianza en ellos depositada no dudaron entregar una comarca entera a la ruina y a la desolación [...]; las actuales revueltas harán comprender a los pueblos de la Cordillera cuántas ventajas encierra una unión en la cual Maracaibo no aspira a ser el dueño sino la hermana de las otras provincias. No apartéis de vosotros la idea de que los elementos de progreso están de tal modo trabados en las cuatro provincias que su unión estrecha es indisputable! (*Mensaje del ciudadano General Presidente del Estado Zulia a la Cámara Constituyente del mismo* 1864, T 20, leg 17).

En un segundo intento de unificar a todo el occidente bajo la administración de Maracaibo, en 1867, Sutherland tuvo la satisfacción de recibir el respaldo de los principales pueblos andinos plasmado en acuerdos que tomaran las asambleas populares o los concejos municipales y se publicaron en los periódicos de las distintas localidades. En conjunto basaban esta decisión en la identidad de intereses mercantiles con el Zulia. Los vecinos de San Antonio del Táchira fueron los más explícitos en señalar los beneficios que acarrearía tal anexión:

A quién puede ocultarse que incorporado el Táchira al importante Estado del Zulia se le abren las puertas de su engrandecimiento por mil respectos? Cuándo si no de esta manera podríamos obtener una vía por nuestro propio territorio (la de Guamas) que comunicándonos con el famoso lago nos pone en contacto inmediato con el extranjero y

nos ofrece economías por medio de una administración pública ajustada y prudente que consulte las especialidades de nuestra localidad (*El Centinela de la Frontera*, número 14: *Archivo Histórico del Zulia* 1867, T 9, leg 30).

El estudio de las relaciones comerciales entre Maracaibo y Los Andes, que se emprende en este capítulo, prueba cómo por encima de las diversas divisiones administrativas, y más allá de los frustrados intentos por rehacer la unidad regional que el proceso de Independencia había disuelto, las Provincias o Estados del occidente venezolano incrementaron, a lo largo del siglo XIX, sus nexos económicos y sociales con Maracaibo; relación más decisiva en el comportamiento histórico de sus sociedades si se toma en cuenta que la suerte económica de las provincias andinas dependió cada vez más de la producción cafetalera, monopolizada desde su financiamiento hasta su comercialización por las firmas establecidas en Maracaibo.

Características generales de la región histórica del Lago de Maracaibo

Desde una perspectiva geográfica, económica y humana, podría considerarse integrada por dos regiones: 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 primera, la *región 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, *región 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 región, 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 región andina representaba unos 30.000 kms², un tercio de la región marabina; los rasgos esenciales de su configuración geográfica se asimilan a la descripción que hacía Codazzi de la Provincia de Mérida en 1840:

Tiene todos los climas imaginables, desde las nieves perpetuas hasta los calores abrasadores de la zona tórrida. Posee toda clase de terrenos propios para el cultivo de las producciones de tierras frías, templadas y cálidas. Tiene valles espaciosos, otros estrechos, profundos éstos, elevados aquéllos; cumbres coronadas de nieve, páramos

solitarios, serranías cubiertas de bosques o de gramíneas, tierras cultivadas y habitadas o bien incultas y desiertas: grandes espacios en que se alzan cerros ramificados en todas direcciones, y planicies regadas por ríos y ocupadas por selvas de una vegetación admirable. El agricultor encuentra lugares propios para toda clase de cultivo, y el criador parajes muy útiles para ganado vacuno, cabras, ovejas, caballos y mulas (Codazzi 1940, T III, 174).

Era el área más poblada de la región histórica del lago de Maracaibo: unos 110.000 habitantes de un total, también aproximado, de 150.000 (Codazzi 1940, T III, 154-155, 170-171, 190-191). La proporción, aunque estimada a partir de una estadística reconocida como incompleta y defectuosa, no carece de lógica y objetividad. Desde el período prehispánico, la benignidad del clima y la abundancia de recursos favorecieron la ocupación de los fértiles valles andinos y un crecimiento gradual durante la colonia. 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 en territorio neogranadino. Exceptuados los valles de Cúcuta, se podría estimar, para 1839, un 29% de tierras baldías (Codazzi 1940, T III, 158, 174).

El análisis de los informes presentados por los gobernadores de las provincias de la *Región marabina*, en 1831, 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. En las diferentes áreas, multitud de huertos familiares suministraban variedad de legumbres, frutas y verduras para el consumo doméstico y local. 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 norteamericanos¹.

¹ *Las estadísticas de las provincias en la época de Páez*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1973 (Fuentes para la Historia Republicana de Venezuela, n. 11). En el *Apéndice* ver cuadro 1 sobre actividad productiva y comercialización en la *región marabina*. elaborado a partir de los informes de gobiernos de 1831, y que sirve de apoyo documental al mapa relativo a las “Áreas Productivas y Flujos”.

Las guerras de Independencia y los trastornos políticos que las continuaron hasta la separación de Venezuela de Colombia, no habían afectado significativamente la estructura productiva andina a lo menos en cuanto a su capacidad de proporcionar subsistencia a la mayoría de los habitantes. Las quejas y lamentos sobre el mal estado de la agricultura, frecuentes en los informes oficiales de la época, reflejan el sentir del sector dedicado tradicionalmente al comercio, que veía disminuir sus intereses y operaciones con Maracaibo al permanecer ésta, en el curso de la guerra, bajo control realista:

La agricultura en el día siente un grande atraso a causa de los graves males que han ocasionado veinte años de continuos desastres, trastornos y padecimientos, la pérdida de los capitales y el poco valor que tienen los frutos; a lo que se agregan los estragos de la plaga conocida con el nombre de polvillo o alforra en el trigo y la mancha en el cacao (Picón 1832, 248.).

Los frutos tenían poco valor -agregaba el informante- por el empleo de una tecnología atrasada, que encarecía el proceso de producción, y por las pésimas condiciones de los caminos que conducían al Lago, prácticamente abandonados desde 1811. De mayor importancia que las consecuencias de la actividad bélica, pues afectó a las modestas oligarquías locales, y a la generalidad de la población, fue la liquidación gradual de este incipiente mercado interno ante las nuevas pautas que imponían al circuito agroexportador los comerciantes extranjeros.

El mercado intrarregional había operado, según datos aportados por Codazzi sobre la base del intercambio de la producción agrícola de la *región andina*, con la sal, aguardiente y artesanías de Maracaibo (velas, calzado, sombreros, etc.). 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 Coro (Codazzi 1940, T III, 145). 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 *región 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 Táchira.

Los contactos comerciales de las áreas productivas andinas entre sí eran escasos si se comparan con su comunicación con las costas del Lago y Maracaibo. Aquéllos 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 elevación de los páramos, este eje vial, utilizado desde fines del siglo XVI siguiendo rutas indígenas y sobre el cual se trazó la actual “carretera trasandina”, no ofrecía a los comerciantes comunicación segura y expedita. Los tramos con mejores condiciones eran los que unían a las principales zonas productivas con sus respectivos centros de acopio: desde Timotes a Escuque, de Mucuchíes y Ejido a Mérida, de La Grita a Bailadores y desde San Cristóbal a Cúcuta.

Por estas barreras naturales y la necesidad de surtirse de algunas mercancías del exterior como ropa, vinos, instrumentos de labranza y aceite, entre las más importantes, 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.

El sistema de circulación vial en la región histórica del Lago de Maracaibo para estas décadas no difería mayormente del descrito por Nelson Paredes en su estudio *Vialidad y Comercio en el Occidente Venezolano: principios del siglo XX* (1984), las diferencias las establecería la incorporación, a fines del siglo XIX, del ferrocarril y la navegación a vapor. Por su concreción y validez para el período que se analiza, las resumimos y comentamos.

Las vías de la región andina, por las dificultades apuntadas anteriormente, no competían con las acuáticas de la región lacustre; servían para eslabonar a estas últimas con los poblados. Tanto en los terrenos montuosos, que representaban más de las dos terceras partes de la región andina, como en los llanos, se desechó el uso de la carreta; en su lugar, adecuándose pasivamente al medio, se multiplicaron los caminos de recuas o herradura, que no requerían de trabajos de preparación ni de infraestructuras y superestructuras viales (alcantarillas, puentes, calzadas con suelo firme, etc.). El transporte de carga se efectuaba mediante los denominados arreos o recuas, compuestos cada uno de ellos de ocho bestias, mulas en su mayoría.

Los caminantes, además del peligro que representaba el recorrido de trayectos montañosos con ascensos y descensos en fuertes pendientes, estaban expuestos a las condiciones climáticas que obraban libremente sobre los caminos, destruyéndolos o

anegándolos. En las montañas, las corrientes debían ser salvadas mediante el uso de la “tarabita”, cuerda atada a dos árboles en una y otra orilla por la cual se deslizaba una cesta de cuero. En los terrenos llanos se empleaban canoas y balsas.

Factores como los señalados hacían fracasar cualquier intento de calcular la duración de los viajes:

Las nociones de distancia eran el producto de la mayor o menor dependencia que tuvieran los medios de transporte con respecto a las condiciones topográficas y climáticas [...] En efecto, tanto el régimen pluviométrico como las fluctuaciones del caudal de los ríos acorde con el mismo eran factores que incidían no solamente en el tiempo recorrido sino que también delimitaban, en algunas rutas, plazos de utilización anual (Paredes 1984, 81-82).

La generalidad de los caminos que cruzaban la *región andina* y se dirigían al Lago ofrecía para la década de 1830 un aspecto deplorable. Poca o ninguna atención habían merecido de la administración española. Su apertura, composición y mantenimiento dependieron de la necesidad que de ellos tuvieron los vecinos de cada pueblo y parroquia. Durante las guerras de Independencia, gran parte de los caminos se inutilizaron por completo: el comercio entre las áreas productivas y el Lago se vio interrumpido al tomar partido Mérida y Trujillo por la causa “caraqueña” y mantenerse Maracaibo y su jurisdicción en poder realista. Además, el paso de los ejércitos, voraces consumidores de pertrechos y recluta, provocó el voluntario aislamiento de muchos poblados. Las comisiones encargadas de informar sobre el estado de los caminos en 1831 apreciaron que éstos no merecían ese nombre sino el de “veredas [...] de suerte que sólo la costumbre de transitarlos y buen casco de la bestias” los hacía soportables (*Las estadísticas de las provincias en la época de Páez*, 214; 194-198, 213-217).

A partir de ese momento, cosecheros y comerciantes unieron sus esfuerzos para organizar empresas o presionar a los gobiernos con el propósito de mejorar el estado de los caminos y abrir rutas nuevas. Se hacía urgente y necesario ante la demanda que estimulaban las firmas comerciales extranjeras establecidas en Maracaibo, disminuir los largos días que se empleaban en llevar la producción desde los centros de acopio a los puertos intermedios sobre el lago o sus afluentes. Lograrlo implicaba una importante reducción en los costos del transporte e incremento de las ganancias.

El valor de la azúcar es el de ocho a diez pesos carga de ocho arrobas en esta ciudad (Mérida), de doce a quince cuando más en Maracaibo y Barinas, al paso que el flete para Maracaibo es de seis a siete pesos y para Barinas de cuatro o cinco; deducido, pues, este costo y los demás que causa el cultivo de la caña y el laboreo del azúcar, la utilidad o ganancia es ninguna. El papelón no se extrae y sólo se consume en el interior,

vendiéndose actualmente a razón de doce reales o dos pesos la carga; de este valor se deduce que los agricultores cultivan la caña dulce sólo por hábito y por ocuparse en algún trabajo, cuyo producto les proporcione el cambio de lo más necesario para la subsistencia soportables (*Las estadísticas de las provincias en la época de Páez*, 209)².

Al hablar, más adelante, sobre el comercio del Lago con Los Andes se expondrá, más en detalle el estado de las comunicaciones durante este período, y se aportará importante información sobre las diversas iniciativas, oficiales y privadas, para mejorarlas.

La región lacustre fue por cuatro siglos la zona de contacto forzoso 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 kms² que separaba y al mismo tiempo acercaba a sus pobladores. Así resumía Codazzi las características de este espacio:

Forman el suelo de esta provincia terrenos ingratos y secos, otros fértiles y bien regados de ríos; sabanas para la cría de ganados; serranías no muy altas, y todas desiertas; selvas inmensas y yermas; territorio, en fin, que contiene grandes lagunas y ciénagas, climas sanos y enfermizos, cálidos, húmedos y algunos templados en las cordilleras que sirven de límite con otras provincias. Este es el país en que el hombre puede aplicarse a la vez al comercio, a la agricultura y a las crías (Codazzi 1984, T III, 120).

Su población, poco más de un tercio del total de la región marabina, apreciada en unos 150.000 habitantes para 1840, tendía a concentrarse en los puertos de Maracaibo, Altigracia, Gibraltar, San Carlos del Zulia y en Perijá, único poblado no ribereño de importancia. A diferencia de la región andina, poseía un centro urbano que se destacaba: Maracaibo, con unos 15.000 habitantes que representaban el 50% de la región y el 20% de la región marabina; el resto de los pueblos principales no pasaban de 2.000. Habían surgido, en paisajes con difíciles condiciones para la subsistencia, como necesarios puntos de contacto entre la subregión *andina* y Maracaibo. A mediados del siglo XVIII, vecinos de Mérida, San Cristóbal y La Grita iniciaron la explotación agrícola de las fértiles tierras del piedemonte y llanuras del sur del Lago, reforzando su poblamiento y creando en el entorno extensos cultivos de cacao y caña de azúcar principalmente, cuya extracción se veía favorecida por su proximidad al Lago. El aprovechamiento de estas áreas estuvo restringido por el constante cerco indígena. La

² Una carga equivalía, aproximadamente, a 92 kg.

fundación de San Carlos del Zulia, en 1778, así como de otros pequeños centros misionales, permitió un incremento constante de la actividad agrícola.

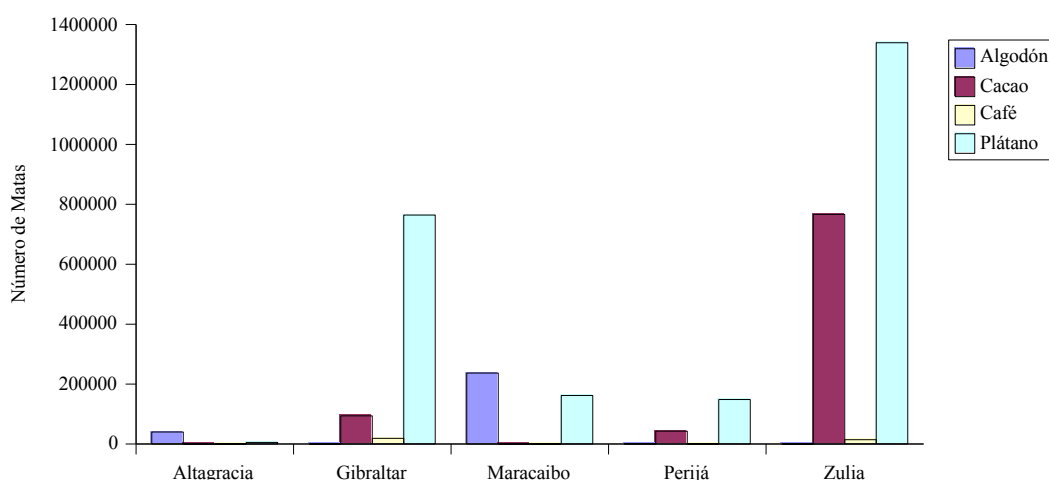
No ha sido posible localizar fuentes que permitan cuantificar la cuota de participación de la producción ribereña en el mercado interno y externo de la región histórica del Lago de Maracaibo, la cual aparece siempre sumada a la procedente de los cantones andinos y Nueva Granada. Tomando en cuenta los tropiezos que confrontaba la extracción de los frutos de la región andina, por las difíciles y costosas comunicaciones, es de suponer que tuviera alguna importancia.

El análisis en conjunto permite detectar dos áreas en la región lacustre, según el uso preferente de las tierras, condicionadas 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 café. El área sur occidental, correspondiente en su mayor parte al cantón Zulia, permaneció improductiva hasta principios del siglo XX, a causa de las extensas zonas pantanosas y temor a la cercanía motilona.

El café, producto que comenzaba a disputar al cacao el primer lugar en exportación, no representaba un aliciente para los agricultores de la región lacustre, 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, sí llegó a crear en estos años lisonjeras esperanzas. Se recordaban las primeras siembras, realizadas en 1788, que habían producido en una de las cosechas cerca de 2.000 quintales (Rus 1969)³.

³ Un quintal equivalía a 46 kilogramos, aproximadamente.

Principales cultivos en los cantones de la provincia de Maracaibo, 1838



Fuente: Archivo General de la Nación, Int. y Just. 1838, T. CLXXXI, fol. 82

En el mes de junio de 1836, *El Constitucional de Maracaibo*, principal publicación periódica de la ciudad, inició una campaña a favor del incremento de las siembras de algodón. En un extenso artículo, que ocupó casi por completo uno de sus números, se analizaban algunas de las ventajas que ofrecía el norte de la Provincia:

Hay matas de algodón, en las márgenes del río Limón, que a los ocho meses de plantadas han pasado a ser grandes arbustos; y después de haber dado su primera cosecha y sufrido una poda se hallan revestidos de una frondosa vegetación, dispuestos otra vez a la eflorescencia. Los que crecen en los Estados Unidos del Norte, comparados con éstos, presentan la diferencia que va de un pigmeo a un gigante; allá se tiene que plantarlos todos los años para obtener una sola y escasa cosecha, mientras acá la primera, que es abundante, se duplica en el segundo, y continúa acrecentándose en los sucesivos (El Constitucional de Maracaibo, 17 Jun. 1836, núm. 22).

A tales excelencias, continuaba el articulista, había que añadir la de poder contar con mano de obra más barata: el jornal se podía pagar a dos y medio reales sencillo, y aún uno y medio o dos en las tierras del río Limón, donde se utilizaba la población guajira. En las restantes provincias venezolanas productoras de algodón, Caracas y Carabobo, los salarios no bajaban de cuatro a cinco reales fuertes, y cinco o seis en los Estados Unidos. Por lo demás, los cosecheros marabinos podrían economizar de tres a cuatro pesos en el transporte de cada carga, por las facilidades que ofrecía la navegación por el Lago. Concluía el artículo con la presentación de dos minuciosos presupuestos sobre la inversión necesaria y utilidad resultante de la siembra de 10.000 matas de algodón, realizada una en las márgenes del Limón y en los alrededores de Maracaibo la otra. En el primer caso se habían cosechado 200 quintales, con una utilidad de 2.001

pesos; 100 en el segundo, con 698 de ganancia.

Los datos aportados por el “Cuadro Estadístico de la Provincia de Maracaibo” de 1838 indican una respuesta positiva a los planteamientos y noticias que por varios meses comunicó *El Constitucional de Maracaibo*:

En el sólo cantón de Maracaibo se registran 236.700 matas y una cosecha de 459 quintales. Las siembras más extensas aparecen localizadas en los partidos de la parroquia San Juan de Dios (Macandona y Ancón Alto, principalmente) y en Sinamaica, en las márgenes del Limón (*El Constitucional de Maracaibo*, 17 Jun 1836, núm. 27).

De algunos intentos para tecnificar el proceso de producción da cuenta la siguiente noticia en el mismo periódico: “Acaban de introducirse cuatro máquinas más para su beneficio. Estas y con las ya existentes son una de cuarenta sierras para cuatro caballos, otra de veinte sierras para uno y siete de diecisiete a dieciocho, manejable por dos hombres alternando” (*El Constitucional de Maracaibo* núm. 36, 39, 62; *La Mariposa* 4 Oct. 1840, núm. 37).

Aunque el éxito de la empresa algodonera en el norte de la *subregión lacustre* fuera a la larga poco notorio, esta temprana experiencia revela el dinamismo de un sector de Maracaibo, al tanto de las demandas y movimiento del mercado internacional e interesado en modernizar las labores del campo. El algodón se exportó en esos años hacia Inglaterra, a través de la isla de Santo Tomás y directamente, figurando el año económico de 1838-1839 con la más alta extracción: 58.860 libras, aproximadamente 590 quintales.

La explotación del algodón se combinó con las actividades tradicionales. Así lo evidencia el siguiente “Aviso” publicado en *El Constitucional de Maracaibo*, y el cual permite, también, conocer las características de una unidad de producción agropecuaria de la época:

Se vende un hatu situado en el monte firme, partido de Monte Claro Alto, que antes se nombraba las Ceibas Coloradas y hoy Campo Elías: con una plantación de algodón de 13.000 matas de primera parición, limpio y cercado de madera de curarire y algunos otros árboles frutales, 30 vacas de vientres, 12 novillas, que han de parir en el presente año y 17 en el entrante, dos padrotes y otros toretes o novillos que todo forman un total de 85 cabezas, y en el presente año se deben coger de 35 a 40 terneros; más de 30 a 40 cerdos, algunas gallinas y pavos y dos burros; una casa de 18 varas de largo y 5 de ancho acabada de techar de enea y toda ella nueva; corral y corraleja de madera de curarire, buena majada limpia y los caminos de entrada y salida; dos jagüeyes y tres ciénagas, algunos muebles de la casa, herramientas y aperos.

Está en un hermoso y sano monte, se puede extender la labor y cría cuanto se quiera sin necesidad de retiro y se esquilma todo el año; el ganado que tiene es muy manso y casi todo criollo y nuevo. Está como a cuatro leguas de esta ciudad hacia al norte y a poco más de una legua de la playa por Salina Rica; por la sanidad de lugar y por no tener que pasar la laguna se encuentran fácilmente todos los peones que se necesiten y no es costosa la conducción de las reses, etc. Alcanza su valor por avalúo hecho por inteligente a más de 4.000 pesos. El que quiera comprarlo ocurra a esta imprenta y serán vistas sus proposiciones (*El Constitucional de Maracaibo*, 20 Marzo 1838, núm. 70).

Para 1838, se calculaba en la Provincia un total de 7.833 fanegas cultivadas: 4.720 con frutos menores, 2.119 con cacao, 23 con algodón, 219 con caña, 163 con café y 89 con cocales, cifras que evidencian la importancia del algodón y el aporte sustancial de la subregión en el volumen de cacao que se exportaba (Cuadro estadístico Provincia Maracaibo 1838).

Finalmente, la ganadería constituyó un renglón nada despreciable en el norte de la subregión lacustre por las facilidades que ofrecía para la extracción de cueros, especialmente al mercado estadounidense. Los de chivo se exportaban a través de Coro, pues en esta plaza obtenían mejor precio, entremezclados con los de aquella Provincia, de mejor acogida en el extranjero por su tamaño y calidad (*El Constitucional de Maracaibo*, núm. 27).

Hasta aquí lo concerniente al género de actividades productivas. Es posible aventurar algunas conjeturas sobre el modo cómo se distribuía en los distintos sectores productivos la población de la subregión lacustre a partir de una relación de los individuos que podían ser sufragantes y designados electores para el año de 1844, en la cual se los discriminaba según profesiones y oficios (*Archivo General de la Nación*. Sección de Interior y Justicia 1844, T. CCCX. fol. 22-28)⁴.

Bibliografía

- Ardao, A. (2002). *El café y las ciudades en los Andes venezolanos, 1870-1930* (2ª ed.). Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- Cardozo Galué, G. (2002). Venezuela: regiones fronterizas y globalización. *Revista Ciencias Sociales*, 8(3).

4 “Noticia de las profesiones u oficios de los sufragantes inscritos en las listas formadas en cada parroquia para las elecciones del presente año [...]”. Maracaibo. 12 de octubre de 1844.

- Carvalho, G. y Ríos de Hernández, J. (1984). *Temas de la Venezuela agroexportadora*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos.
- Codazzi, A. (1940). *Resumen de la geografía de Venezuela* (tomo 3). Caracas: Ministerio de Educación Nacional.
- Cunill Grau, P. (1987). *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Venezuela: S. e.
- El Centinela de la Frontera, 1867, Archivo Histórico del Zulia, tomo 9, legajo 30.
- El Constitucional de Maracaibo. (17 de junio de 1836-20 de marzo de 1838). (núm. 22, 27, 36, 39, 62, 70).
- Izard, M. (1973). *El café en la economía venezolana en el siglo XIX*. Valencia, España: Estudis.
- La Mariposa. (4 de octubre de 1840). (núm. 37).
- Las estadísticas de las provincias en la época de Páez. (1973). En Academia Nacional de Historia. (Comp.), *Fuentes para la Historia Republicana de Venezuela* (núm. 11). Caracas.
- Mensaje del ciudadano General Presidente del Estado Zulia a la Cámara Constituyente del mismo. (1864). Archivo Histórico del Zulia, tomo 20, legajo 17.
- Muñoz, A. G. (1985). *El Táchira fronterizo: el aislamiento regional y la integración nacional en el caso de los Andes (1870-1930)*. Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses.
- Noticia de las profesiones u oficios de los sufragantes inscritos en las listas formadas en cada parroquia para las elecciones del presente año. (12 de octubre de 1844). Maracaibo: Archivo General de la Nación de Venezuela, Sección de Interior y Justicia, tomo 110, folios 22-28.
- Paredes, N. (1984). *Vialidad y comercio en el occidente venezolano: principios del siglo XX*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos.
- Picón, J. de D. (s.f.). Descripción de la provincia de Mérida en 1832, por el gobernador Juan de Dios Picón. En Academia Nacional de Historia. (Comp.), *Fuentes para la Historia Republicana de Venezuela* (núm. 11). Caracas.
- Roseberry, W. (1983). *Coffee and capitalism in the venezuelan Andes*. Texas: University of Texas Press.
- Rus, J. D. (1969). *Maracaibo a principios del siglo XIX*. Maracaibo: Universidad del Zulia.

Sanoja, M. y Vargas, I. (1999). *Orígenes de Venezuela*. Caracas: Comisión Centenario de Venezuela.

Santaella Yegres, R. (1989). *La dinámica del espacio en la cuenca del Lago de Maracaibo, 1873-1940, y su proyección hasta el presente, 1980*. Caracas: FACES –UCV.

Schöffer, H. C. (1869). *El comercio del café*. Caracas: Imprenta de G. Corser.

“1850”, Archivo Histórico del Zulia, tomo 12, legajo 23.