



Revista de Ciencias Sociales (Ve)

ISSN: 1315-9518

cclemez@luz.ve

Universidad del Zulia

Venezuela

Borgucci, Emmanuel; Añez, Carlos; Labarca, Nelson; Villegas, Esmeralda
Proceso histórico de incorporación del Zulia en la economía venezolana: período guzmancista (1864-1888)

Revista de Ciencias Sociales (Ve), vol. VI, núm. 1, abril, 2000, pp. 83-109

Universidad del Zulia
Maracaibo, Venezuela

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28060105>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Proceso histórico de incorporación del Zulia en la economía venezolana: período guzmancista (1864-1888)*

Borgucci, Emmanuel
Añez, Carlos
Labarca, Nelson
Villegas, Esmeralda

Resumen

En el siguiente artículo, se analiza cómo, desde el punto de vista político y económico, la autonomía que confería a los estados la Constitución de 1864 fue dando paso a una serie de revoluciones y cambios constitucionales que dieron al Ejecutivo Nacional (Ejecutivo Federal) un número creciente de facultades que hicieron de Caracas el epicentro no solamente de la vida política sino económica de Venezuela. Haciendo uso de los planteamientos de North y Thomas, se demuestra que el marco institucional centralizado surgido desde 1870 contribuye a sentar las bases de la centralización política y económica de Venezuela. Se concluye, que la asignación por vía constitucional de menos poderes a los estados en Venezuela facilitó la incorporación de la economía zuliana a la venezolana desde el punto de vista de la Política Fiscal y Monetaria entre 1870 a 1908.

Palabras clave: Constituciones Políticas, Economía Zuliana, Políticas Económicas, Autonomía.

Recibido: 00-02-04 . Aceptado: 00-04-03

* Instituto de Investigaciones. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad del Zulia. Maracaibo. Venezuela. Apartado Postal 523. Teléfonos 58 61 596572-596586. Fax: 58 61 416025. El siguiente artículo forma parte del Programa de Investigación: "Economía del Estado Zulia: Evolución y Perspectiva", coordinado por la Profesora Caterina Clemenza. M.Sc. y financiado por el CONDES.

The Historic Process of the Incorporation of Zulia State in the Venezuelan Economy: The Guzman Period (1864-1884)

Abstract

In this article, we analyze how politically and economically the autonomy found in the Constitution of 1864 gave way to a series of revolutions and constitutional changes that gave the Venezuelan National Executive (Federal Executive) increasingly greater legal and economic faculties which made Caracas not only the legal but also the economic epicenter of Venezuela. Based on the thesis of North and Thomas, we demonstrate that the centralized institutional framework established since 1870 contributed to the centralized political and economic transformation of the Venezuelan economy. The conclusion is that by assigning less power constitutionally to the states, the incorporation of the Zulia economy into the Venezuelan economy was facilitated from the point of view of fiscal and monetary policy between 1870 and 1908.

Key words: Political Constitution, Zulia State economy, Economy Policies, Autonomy.

1. Introducción

Con el nacimiento de la República, en lugar de hablarse de una Venezuela se podría hablar de un país precariamente integrado políticamente y sobre todo desde el punto de vista económico. Tal afirmación puede ser sintetizada en palabras de Domingo Alberto Rangel: “*El surgimiento de los Andes, Carúpano y Guayana como regiones favorecidas desplaza el epicentro económico nacional hasta 1936 desde Caracas hacia aquellas comarcas. La economía venezolana será dirigida, orientada y organizada desde Maracaibo, Carúpano y Ciudad Bolívar. Caracas se convierte en un simple reducido burocrático que si bien conserva su im-*

portancia es porque la potestad del poder se finca en ella” (1981:80).

Con la promulgación de la Constitución de 1864, en la cual se crea el Situado Constitucional, el poder central comienza a ejercer su hegemonía sobre las distintas regiones del país debido a que se hace necesario centralizar la recaudación fiscal para luego crear un fondo común y priorizar la producción y la exportación de bienes demandados en el exterior (Café, y Cacao principalmente). Esta política exigió la creación de nuevas instituciones como la Compañía de Crédito fundada en 1870 y que funcionó como organismo recaudador tanto de los impuestos de importación como de exportación en los principales productos exportables. Por último,

se pretendió acabar con los monopolios, con el derecho de Alcabala y el control de los precios.

Desde el ámbito monetario, antes de 1.854, circulaban en el país monedas extranjeras y en especial el franco francés. Posteriormente a esa fecha, el gobierno venezolano comienza a promulgar la primera ley de monedas donde se estableció el venezolano de oro y plata como la moneda de curso legal (Baptista, 1997:12).

Como se podrá observar, a medida de que Caracas se estaba convirtiendo en el epicentro no solamente de la vida política y económica de la República, las regiones antes mencionadas tuvieron que condicionar su crecimiento económico y pasar de ser varias venezuelas exportadoras a ser varias regiones dentro de Venezuela, el caso del Circuito Agroexportador Marabino no iba a ser la excepción (Cardozo, 1991).

En este sentido, las líneas que siguen son un intento por determinar la incidencia que las Políticas Económicas adoptadas (especialmente las de orden fiscal y monetario) entre 1.864 y 1.904 por la República de Venezuela tuvieron en el proceso de incorporación e integración económica de la Región Zuliana a la economía venezolana en sectores como la agricultura, la minería, la industria y el sector comercial. Lo anterior debería conducir a la aportación de evidencias referidas a: El proceso de centralización iniciado con la promulgación de la constitución de 1.864 y la subsiguiente política económica adoptada desde 1.870, incidieron en una paulatina pérdida de liderazgo económico de la Región Zuliana en el contexto de la economía venezolana.

Sin embargo, el proceso de incorporación económica de una región, en este caso el Zulia, dentro del contexto de Venezuela se puede interpretar como la simple descripción cronológica de hechos económicos que se suceden en intervalos distintos de tiempo y que por tanto, pudiera llevarnos a la idea del evolucionismo pero en el sentido de Schumpeter: *"Por eso los historiadores profesionales no son evolucionistas por el mero hecho de su profesión. Son Evolucionistas - de otro tipo - cuando intentan disponer los estados de la sociedad - los económicos, los políticos, los culturales, o la totalidad - en secuencias que se dispongan necesarias en el sentido de que cada uno de esos estados es condición necesaria y suficiente para la producción del que le sigue"* (1994:499).

Lo anterior plantea la cuestión del tiempo histórico, el cual aceptando su continuidad, debe estar enmarcada tal como lo expresa el Dr. Lombardi, citando a Fernand Braudel: *"... en una tercera posibilidad, no necesariamente excluyente, ya que la historiografía ha oscilado entre la historia de corta duración y la historia coyuntural a la historia de duración media, llamada de larga duración, la historia capaz de bucear tan profundamente que logre identificar las líneas del acontecer histórico, en donde el hecho particular apenas es su manifestación superficial"* (1996:76).

Ahora bien, el tiempo histórico se presenta, para su mejor comprensión en función de estructuras y que Braudel describe así: *"Para nosotros los historiadores, una estructura es indudablemente un ensamblaje, una arquitectura; pero, más aún, una realidad que el tiempo tarda*

enormemente en desgastar y en transportar. Ciertas estructuras están dotadas de tan larga vida que se convierten en elementos estables de una infinidad de generaciones: obstruyen la historia, la entorpecen y, por lo tanto, determinan su transcurrir. Otras, por el contrario, se desintegran más rápidamente. Pero todas ellas constituyen, al mismo tiempo, sostenes y obstáculos. En tanto que obstáculos se presentan como límites de los que el hombre y sus experiencias no pueden emanciparse. Piénsese en la dificultad de romper ciertos marcos geográficos, ciertas realidades biológicas, ciertos límites de la productividad, y hasta determinadas coacciones espirituales: también los encuadramientos mentales representan prisiones de larga duración". (1980:70-71).

En vista de lo anterior, en primer lugar, se hizo uso de las categorías de análisis enmarcadas dentro del concepto de implantación (Carrera Damas, 1997). En segundo lugar, se hizo necesario considerar como categoría de análisis aquella que hace referencia a la existencia de una espacialidad que ha perdurado por un período de tiempo inclusive anterior a la República; este concepto es el de Región Histórica Marabina, concepto heurístico que desde el punto de vista espacial, recoge un conjunto de vínculos, y características que se han ido gestando desde los inicios de la colonización y que ha determinado una diferenciación de orden geográfico (con una unidad entre las tierras lacustres y las de los andes), económico (debido a la escasa comunicación entre el circuito Agroexportador marabino y el resto de Venezuela) y socio-cultural con el resto de la nación venezo-

lana. Este concepto fue desarrollado por el profesor Cardozo Galué (1979, 1987 y 1991). En segundo lugar, se requirió de una teoría económica que trate, dentro del contexto que nos ocupa, de explicar cómo a medida que el Zulia se iba incorporando a la nación venezolana, la organización económica que iba desarrollando ésta incidió en su desarrollo, concretamente con el establecimiento de un marco institucional monetario y fiscal (North y Thomas, 1973). Con respecto a esto último es necesario destacar que:

1. Señala un camino para el estudio de las organizaciones económicas dentro del sistema capitalista de producción, explicando de manera extensa cuál ha sido el tipo de organización que permitió el progreso material de las llamadas naciones industrializadas. Nosotros por extensión al relacionar la incorporación económica de una región como la zuliana en el contexto del ámbito venezolano, es de gran interés conocer si la organización económica del Estado Venezolano, al menos en dos áreas de suma importancia como lo son la fiscal y la monetaria, ha contribuido o no al bienestar económico de la región centro de nuestro interés en los términos de este enfoque.
2. La explicación referida al rol del Estado Centralizado, salvando las distancias de espacio y tiempo que separan la realidad europea con la realidad venezolana, generó un marco institucional principalmente de orden mercantil que permitió consolidar lentamente un derecho a la propiedad, que sentó las bases para la llegada del capital foráneo en diversas ramas de la

economía, sobre todo en el sector minero y de hidrocarburos, generando un prolongado período de estabilidad económica hasta finales de la década de los 70.

3. El caso venezolano y en consecuencia el zuliano demuestran, según lo planteado por North y Thomas, que la pérdida de eficacia de la organización económica es debido en gran parte al deterioro del marco institucional de carácter civil, penal o mercantil, que en los últimos años han contribuido mas bien a obstaculizar las inversiones reproductivas, las innovaciones tecnológicas, la educación, etc.

2. La Constitución de 1864: expresión política de la descentralización económica de Venezuela

Consumada la separación de los Departamentos de Venezuela, Quito y Cundinamarca (Nueva Granada) que juntos conformaban la República de Colombia (sancionada mediante ley fundamental el 17 de diciembre de 1819 en el Congreso de Angostura y donde el Libertador le puso el ejecútese como constitución de la república el 6 de octubre de 1821), en la Constitución política venezolana del 24 de septiembre de 1830 el Departamento del Zulia, que estaba conformado por cuatro provincias (Maracaibo, Trujillo, Mérida y Coro), fue desmembrado dando paso a una división en provincias, en donde Maracaibo era una de ellas junto con Trujillo hasta el año de 1831. Es así como el Zulia forma parte de Venezuela dentro de una estructura centro-federal (Carías, 1985), en donde el Estado era unitario, en donde

el Gobernador de la Provincia era nombrado en base a una terna de candidatos presentados a la consideración del Presidente de la República para su selección.

En 1856, se reformó la Ley de División Territorial creándose veinte provincias entre las cuales, los cantones merideños de San Cristóbal, San Antonio, La Grita y Lobatera fueron elevados al rango de Provincia del Táchira. En 1857, con la finalidad de reelegirse como primer mandatario nacional, José Tadeo Monagas elabora una nueva

Constitución. En la misma, se eliminan las atribuciones de las asambleas provinciales para intervenir en la selección de los gobernadores (función que era responsabilidad del Presidente de la República) y el establecimiento del Poder Municipal (el cual era autónomo y asumía las funciones de las diputaciones provinciales). De esta forma, con la organización del Poder Municipal, según Brewer Carías: "... se eliminó completamente el elemento federal que hasta la fecha existía, lo cual originará ante el conflicto centralismo-federación, la Guerra Federal" (1985:87-88).

Producto de la **Revolución de Marzo** de 1858, el 5 de julio de ese año se instaló una convención en la ciudad de Valencia en donde se sancionó la nueva constitución el 24 de diciembre de 1858. En esta constitución se regresó al esquema mixto de la Constitución de 1830, saliendo fortalecidos los poderes locales a nivel de Legislaturas Provinciales y de los Consejos Cantonales; sin embargo, no se pudo evitar el estallido de la Guerra Larga (Federal). El comienzo de la ruptura de ésta constitución se produjo cuando

el General Julián Castro fue depuesto de la Presidencia y obligado a renunciar y; posteriormente, con el Decreto del 10 de septiembre de 1861 de José Antonio Páez, General en Jefe de los Ejércitos y Jefe Supremo de la República, mediante el cual quedó encargado del mando como su Jefe supremo civil y militar. Posteriormente, por Decreto del 1 de enero de 1862, Páez organizó el *Gobierno del Jefe Supremo*.

A comienzos de 1863, los ejércitos federales dominaron el país cesando las hostilidades con el denominado Convenio de Coche, el cual fue gestado por Pedro Rojas, representante del Jefe Supremo de la República y el Jefe de las fuerzas liberales General Antonio Guzmán Blanco. En el mencionado convenio se dispuso la convocatoria de una Asamblea Nacional para el 6 de junio de 1863. El 12 de agosto de 1863, se fijaron las bases para la forma representativa federal del Estado, a cuyo efecto se fijaron las responsabilidades atribuidas al Poder Nacional y las Provincias con lo que se estableció el principio de repartición de competencias. El General Falcón convocó a una Asamblea Constituyente que fue instalada en diciembre de 1863 y el 28 de marzo de 1864, la Asamblea sancionó la Constitución de los Estados Unidos de Venezuela, la cual estableció desde el punto de vista orgánico (La Roche, 1983:78), la forma federal del Estado venezolano. Es de hacer notar que esta Constitución denominó Estados a las Provincias y Departamentos a los Cantones, Maracaibo mantuvo su condición de Estado. Además, se estableció una cuota mensual fija denominado *Situado Constitucional*, que consistió en un fondo co-

mún administrado por el Ejecutivo Nacional para ser distribuido entre los estados que carezcan de minas o que no posean suficientes recursos para cubrir sus necesidades fiscales (Art. 13).

Para 1867, como producto de la dificultad de darle viabilidad política y económica al sistema federal que consagraba estados autónomos e independientes, agravada por el incumplimiento del Gobierno Central en cuanto a las remesas del Situado Constitucional, fructificó el proyecto de su principal caudillo político y militar, Jorge Sutherland, de integrar al Estado Zulia los estados Mérida y Táchira, unión solicitada por estos mismos que veían en el Zulia un protector en el plano político, ante la degradación a que habían sido sometidas por sus respectivos presidentes, y en el campo económico, ante una situación caracterizada por unas reducidas rentas estatales, mercados pequeños que refrenaban sus industrias, además que el Zulia conformaba con estos Estados *una entidad comercial separada del resto de Venezuela: las importaciones y exportaciones para y de los Andes estaba en manos del poderoso comercio marabino y competir desde el centro era imposible por las costosas conexiones terrestres y marítimas, constituyendo Maracaibo el centro de intercambio desde la época colonial gracias a su excelente ubicación geográfica* (Pérez, 1988).

Por estos argumentos, tanto Mérida como Táchira no tenían otra opción que integrarse a su 'hermano mayor' conformando el Estado Soberano del Zulia, fundamentándose jurídicamente en el Artículo 4 de la Constitución de 1864 y recompensando los esfuerzos de Sutherland. A pesar que la unión solo duró hasta

1868, este proceso demostró el grado de autonomía política y económica que había conquistado el Zulia a partir de la promulgación de la Constitución de 1864, aunque internamente no era un modelo de estabilidad institucional ya que la oposición de Venancio Pulgar - antiguo compañero de Sutherland durante el pronunciamiento de Maracaibo a favor de la Federación en 1863- mantenía en zozobra al gobierno federal zuliano. Esta autonomía del Zulia lo transformaba en un estado que ejercía atracción económica sobre sus vecinos; que dictaba sus propias políticas económicas en el área fiscal, comercial y monetaria, independientes de las tomadas en el ámbito central; que captaba inversiones extranjeras interesadas en el desarrollo de la Región Marabina como un enclave económico muy rentable para sus intereses; logros que fueron impulsados por el modelo político federativo que imperaba en Venezuela y que los marabinos no estaban dispuestos a abandonar, por el contrario, había estimulado hasta tres 'declaraciones de independencia' durante la década de 1860, proceso en el cual *"tienen particular importancia los años de 1868 y 1869 en la medida que la nueva crisis política caraqueña acentuaba las propuestas federalistas y autonomistas en el Zulia, al negarse éste a aceptar controles fiscales y políticos"* (Urdaneta, 1998:183).

Un potencial tropiezo a la autonomía económica del circuito agroexportador marabino tenía como fuente la negociación efectuada a finales de 1863 de un proyecto de empréstito montante a £ 500.000 con la banca de Londres, entre cuyas condiciones se fijaba que *"el pago se garantizaba con el producto de varias*

de las aduanas de la República (La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar); el gobierno daba fe de que tales derechos o productos de las aduanas estaban 'descargados' es decir, no comprometidos para otros pagos; a los efectos de cumplir las obligaciones respectivas, el Cónsul Británico en La Guaira recibiría semanalmente el producto del cobro de los derechos aduanales" (Polanco, 1992: 173). El proyecto fue autorizado por acuerdo de la Asamblea Constituyente el 14 de Enero de 1.864 y el 30 de Noviembre de 1.866 se emitió una resolución del Ministerio de Hacienda de 'Distribución del Derecho de Exportación' en el cual se establecía que 75% de los derechos debían destinarse al cumplimiento del convenio de empréstito.

No obstante, puede afirmarse que, en lo que respecta a la Aduana de Maracaibo, este compromiso fue honrado en forma muy escasa: aunque el movimiento por el puerto era muy fluido, los ingresos recaudados no eran percibidos a nivel del gobierno central. Puede observarse en el 'Estado de las Finanzas en las Oficinas de Hacienda Nacional' (Carrillo, 1985), que en el año económico 1.866 a 1867, en la Oficina de Recaudación de Maracaibo sólo se declararon ingresos por importación de \$40.450,69 y por exportación de \$47.089,46. Éstos montos, no guardan relación con los otros puertos importantes del país y aún con otras oficinas situadas en regiones de menor movimiento comercial como Maturín (en cuanto a ingresos por Importación) o Carúpano (por Ingresos de Exportación). Además, si se compara los montos de importación y de exportación en los años económicos 1864 a 1865 y 1865 a 1866, se nota una

disminución considerable, puesto que en estos años los ingresos por importación sumaron \$519.582,40 y \$420.904,38 respectivamente y los ingresos por exportación aumentaron desde \$138.509,88 a \$244.596,46 en este intervalo.

Las razones para tal comportamiento se describen en la nota 1ª del mencionado Estado de las Finanzas en las Oficinas de Hacienda Nacional: *“solo se han incorporado los ingresos y egresos de la Aduana de Maracaibo en Julio y Agosto de 1.866 por no haber remitido Estados sino en esos meses”* (1985: XIX, 48-1). Similarmente, en los años económicos 01-07-1867 a 30-06-1868 y del 01-07-1.868 a 30-06-1.869 refiere la misma fuente que la Aduana de Maracaibo no remitió los estados a que se refiere el presupuesto.

Paralelamente a estos hechos, el 11 de Septiembre de 1.865 la Junta de Crédito Público acordó que la Casa Comercial Blohm, Mecklenburg y Cía. actuaría como receptora de *“los pagarés que por 10% de todos los derechos de importación destinados al pago de intereses y a la gradual amortización de la deuda nacional por recompensas militares, deben otorgar los importadores”* (Carrillo, 1985:XVIII-64), sin embargo, en comunicación del 19 de Noviembre de 1.865 de los señores Blohm, Mecklenburg y Cía. al Ministro de Hacienda afirman que *“al presentarnos hoy a la oficina de esta aduana para recibir lo que estuviere apartado, nos han contestado los Jefes que nada nos podían dar por estar ya comprometidos todos los derechos desde anteriormente”* (Carrillo, 1985: XVIII-68), lo que se repite en comunicación del 4 de Enero de 1.866 y obliga al Ministerio de Hacienda

a notificar al Administrador de la Aduana que *“extraña este Ministerio que para el 4 de los corrientes no tuviesen fondos de que disponer, cuando ya debían estar hechos los respectivos apartados”* (Carrillo, 1985: XVIII-70). Mas, sí se desarrollaba el tráfico comercial, como puede verificarse en el ‘Cuadro Estadístico de Exportación’ de la Aduana de Maracaibo, 1.869, donde se declara un valor de \$346.213,74 por exportaciones sólo para los meses de Nov. y Dic. de ese año (Carrillo, 1985:XIX, 245).

Las causas estructurales de este comportamiento de la aduana marabina y, obviamente, del poder ejecutivo del Estado Zulia - ya que el administrador de la misma era nombrado por el Presidente del Estado -, provenían de *“una inveterada resistencia por parte del gobierno zuliano a cumplir cabalmente con las contribuciones al fisco; pero también tuvieron que ver con esta irregular situación la evasión de impuestos, con la connivencia y complicidad de las autoridades aduanales, y la desorganización, mas o menos intencional de los libros de cuentas”* (Urdaneta, 1992:41).

El Ministro de Hacienda N. Silva dirigió una exposición al Congreso Nacional sobre las ‘Causas del Atraso en las Rentas y del Aumento en los Gastos’ donde declaraba: *“... Otra de las principales causas que más han contribuido al desfalte de las rentas nacionales es el contrabando que se ejecuta en casi todo el litoral de la República. Vemos que se han disminuido considerablemente las entradas de las aduanas en la Guaira, Maracaibo, Carúpano y otros puertos. ¿Acaso se han reducido las importaciones o los derechos que le son impuestos? No cier-*

tamente, respecto de lo segundo; y en cuanto a la reducción de las importaciones, no parece que se haya verificado ninguna merma en el consumo general”, y más adelante: “Sí, es ya demasiado ese triple contrabando que hace desaparecer una gran parte de la exportación y las dos terceras partes de la importación.

El Delta del Orinoco, los golfos de Paria y de Maracaibo, las playas de la Nueva Esparta, de la Nueva Andalucía, de la Nueva Barcelona y de la Antigua Coro, se tragan y devoran las rentas del Erario” (Carrillo, 1984; XVII-8-9) y exponía como causa de tal contrabando que las exigencias de la guerra interna imponían pechar las necesarias importaciones con alcuotas cada vez más elevadas para satisfacer los apuros del Tesoro.

Sin embargo, en la década siguiente, ésta situación de virtual autonomía económica y política enfrentaría a la elite marabina con el nuevo gobernante liberal Antonio Guzmán Blanco, el cual estaba dispuesto a “*instrumentar medidas que cercenaban todos los logros autonomistas alcanzados en la época anterior: tal actitud originó una férrea oposición al máximo dirigente y que éste asumiera actitudes drásticas para debilitar los intereses regionales*” (Urdaneta, 1998:183).

3. La política económica de Guzmán Blanco y su incidencia en el proceso de incorporación del Zulia a Venezuela

El liberal Antonio Guzmán Blanco logra derrocar al General José Ruperto Monagas (presidente encargado de la

Nación al fallecer el caudillo José Tadeo Monagas, electo para el período 1869-73), encabezando la llamada **Revolución de Abril**. A. Guzmán es designado presidente provisional de Venezuela por el congreso de plenipotenciarios convocado por él mismo para dar fisonomía legal a la toma por las armas del poder. A este congreso no asistieron los plenipotenciarios de las provincias de Maracaibo y los Andes, iniciando -especialmente con la primera- una época de tensión entre el presidente y estas regiones.

Guzmán Blanco asume el poder en medio de un severo caos económico que puede visualizarse -a pesar de las deficiencias estadísticas y contables, por las pérdidas de registros, libros y cuentas- en una caída en los Ingresos Públicos desde una suma equivalente a Bs. 31.726.224 en el año económico 1864-65, primero después de la destructiva Guerra Federal, hasta Bs. 22.232.500 (-30%) para el año 1869-70 y hasta un 50% de éstos ingresos se dispuso apartarlos para operaciones de Crédito Público. Es necesario resaltar que: “*como consecuencia del lustro de Guerra Civil, se había creado una situación anormal (...) por haberse comprometido con anticipación hasta los ingresos futuros del Tesoro con hipotecas*” (Veloz, 1984:133) y aunado a que las situaciones de guerra civil se mantuvieron posteriormente a la Guerra Larga (en 1870 ocurrieron 78 acciones de guerra), el país llega a una verdadera situación de bancarrota.

Ante tal situación, Guzmán Blanco acertó al determinar que la solución al problema venezolano pasaba en primera instancia por la instauración del orden pú-

blico, previamente a la reanimación de la economía. Poseedor de grandes habilidades militares y políticas desarrolladas intensamente durante la Guerra Federal, lo cual le serviría en gran medida en el momento de asumir como administrador del país, debe agregársele: *“su integración en la sociedad europea, su aptitud para vivir y triunfar tanto en el mundo arcaico como en el moderno, y sus esfuerzos por transformar Venezuela en un estado más próspero de la periferia del Atlántico Norte”* (Lombardi, 1985:203), todo dentro de un marco ideológico positiva en el campo político y de corte liberal en el plano económico que estimulase las inversiones foráneas *“con arreglo al esquema de la división internacional del trabajo: como país de economía tradicional no podía sino dirigir sus energías productivas hacia el desarrollo del sector primario de exportación (casi totalmente agropecuario) y obtener bienes industriales con los ingresos del intercambio exterior”* (Malavé, 1980:177).

En esas condiciones asume el poder Guzmán Blanco, dedicándose a la tarea de reorganizar las finanzas públicas y de crear un Estado Central. En cuanto a lo primero, era menester crear previamente una infraestructura jurídico - logística que se desarrolla creando en 1871 la Dirección General de Estadística, adscrita al Ministerio de Fomento; en 1872, la Gaceta Oficial y la Tesorería Nacional de Fomento; en 1873 ordenando la elaboración del primer Censo Oficial y el establecimiento de los nuevos códigos Civil, de Hacienda y de Comercio y; en 1874, reorganizando la administración pública central, estableciendo siete ministerios, permaneciendo el de Hacien-

da (Cartay, 1988), el cual a partir de septiembre de 1874 será el único ente responsable de tareas de recaudación al resolverse por decreto que todas las aduanas dependan directamente del ministerio (Quintero, 1994).

En lo que respecta a la creación de un Estado capaz de concentrar la toma de decisiones políticas y económicas e imponerlas al resto de la sociedad, se decreta la instrucción primaria obligatoria y gratuita, el matrimonio civil y la subordinación de la iglesia al Estado y en materia económica, se eliminan los derechos de alcabala cobrados por los estados y la organización del sistema monetario venezolano estableciendo en 1871 el ‘Venezolano’ como unidad monetaria nacional, todo en el marco de un esfuerzo creador de una conciencia cívica común a todos los venezolanos por medio de la institucionalización del Himno Nacional y la constante exaltación de los próceres de la independencia y de las fechas y valores patrios (Troconis, 1988; Cartay, 1988).

Dentro de este esquema, quizás el único grupo del cual podría surgir algún factor desestabilizador era el de los caudillos federales que habían favorecido el ascenso de Guzmán Blanco a la Primera Magistratura al poner al servicio de la Revolución de Abril sus contingentes armados y su prestigio político (Quintero, 1994), ya que el resto de agentes políticos o económicos fueron minimizados por Guzmán (caso de la Iglesia católica venezolana) o se encontraban en una situación en la cual era escaso su poder de negociación respecto a las decisiones del gobernante (los hacendados). Esta posible divergencia surgía del hecho de que

“al imponerse la Revolución Federal, los Estados adquirieron absoluta autonomía tanto política como administrativa, de manera que elegían sus gobernantes, los cuerpos deliberantes y nombraban los funcionarios. Eran pequeñas repúblicas constituidas a semejanza de la República Federal: un Presidente, un Congreso (las Legislaturas), su equipo de empleados administrativos y hasta su propio ejército, su Tesorería con sus Rentas del Estado y las Rentas Municipales, que constituían sus ingresos locales(...). el gobierno central quedó así muy estrechamente limitado en sus facultades.” (MOP, 1974:48).

Por lo anteriormente expuesto, pronto se hará evidente, específicamente en la Región Histórica de Maracaibo, al igual que en otras regiones, que surgiría resistencia a las políticas económicas y nacionales que el gobierno de Caracas ideaba con el fin de disminuir la independencia de las provincias y canalizar el excedente económico que ellas generaban hacia la región centro - norte del país y, parte sustancial de éste, hacia la fortuna ya considerable del Señor Presidente. Se dedica entonces a impulsar el atrasado y maltratado sistema económico venezolano aprovechando una variable externa favorable: el crecimiento de los precios del café en los mercados exteriores de este primer producto de exportación venezolano, ya que estos precios pasaron de 61,5 francos/saco de 50 Kg en 1.868 hasta 78,5 francos/saco en 1871 (Izard, 1970:163). Por lo tanto: *“Guzmán supo aprovechar las positivas consecuencias y logró la conciliación de los grupos, sobrevino una prosperidad económica y una estabilidad política. El hábil gobernante se propuso mejorar a Venezuela*

siendo su persona el centro del quehacer nacional” (Avendaño, 1982; 40).

Esta recuperación económica se notó especialmente en el Circuito Agroexportador Marabino, puesto que los Andes era el principal productor de café y Maracaibo su puerto de exportación: *“En el tercer tercio del siglo XIX, el énfasis productivo del café comenzó a trasladarse del centro a los Andes, (...) dando un enorme impulso al puerto de Maracaibo, que era la salida natural de las exportaciones cafetaleras andinas venezolanas y del Departamento del Norte de Santander de Colombia”* (Cartay, 1988:42). Surgiría entonces una fuente de disputa: los ingresos crecientes por derechos aduaneros, y los enfrentados: el alto comercio marabino y los gobernantes de la región por una parte y el Gobierno Central y las Casas Comerciales de Caracas por la otra. Maracaibo y sus fuerzas vivas deseaban mantener la autonomía lograda en materia económica a lo largo del siglo pero Guzmán Blanco pretendía centralizar todos los ingresos por intercambio comercial de los Estados de la Unión para así desarrollar una Hacienda Pública eficiente y diversificada que apoyara el progreso material del país y ordenara una situación donde prevalecían el contrabando, el déficit fiscal, los empréstitos forzosos y los endeudamientos en el exterior bajo condiciones leoninas.

Las políticas económicas a desarrollar debían apoyar el centralismo, pero debido al atraso en que se encontraban las instituciones económicas y una infraestructura inadecuada, resultaba imposible en los dos primeros años del Setenio ejercer un tipo de gobierno centralizador por lo que Guzmán optó por mante-

ner el estatus de autonomías estatales y se valió de los caudillos para alcanzar el fin de asegurar el orden y la estabilidad política en sus respectivas regiones. *“De hecho, Guzmán Blanco no hizo casi nada tendiente a disminuir el poder de los Estados durante los primeros dos años del Septenio, pues como la revolución aun había triunfado decisivamente y las rebeliones en las propias filas de Guzmán Blanco amenazaban con prolongar el conflicto, el apoyo militar de los caudillos regionales le era indispensable para afianzarse en el mando”* (Floyd, 1976:170).

Este proceder explica el alto grado de autonomía y autoritarismo que ejerció en el Zulia un viejo colaborador de Guzmán: Venancio Pulgar, quien en diciembre de 1870

había establecido un gobierno guzmancista que perseguía reorganizar la administración del estado, mantener el orden y lograr beneficios personales, como lo explica Arlene Urdaneta: *“Con el aval de Guzmán Blanco, tomó medidas similares a las empleadas en su anterior paso por la Presidencia del Zulia: desde las contribuciones extraordinarias, tan impopulares entre propietarios y comerciantes, hasta los no menos antipáticos empréstitos forzosos, urgidos en ocasiones con el apoyo de la fuerza militar; modificó también las leyes de rentas y presupuestos para crear y aumentar los impuestos sobre cualquier actividad de la región, que afectaron al comercio y población en general”* (1991:61).

De esta manera, el poder casi absoluto de Venancio Pulgar se había salido de su cauce y lo que pudo ser un gobierno que impulsara los deseos de de-

mocratización, basado en el prestigio político y militar de Pulgar, se desvió hacia un proyecto personalista que convirtió la autonomía económica de la cual disfrutaba el Zulia en un régimen de abusos contra las fuerzas productivas; los beneficios que potencialmente podía ofrecer una política económica regional independiente del Centro, se tornaron en una situación en la cual comerciantes, productores y trabajadores se veían paralizados por los múltiples impuestos, tasas, empréstitos, lo que causó que una situación de inestabilidad política pronto hiciese su aparición en la región y los estados vecinos relacionados económicamente con el Estado Zulia demandaran la salida de Pulgar del gobierno, ya que éste los asfixiaba con sus impuestos de importación y exportación a los productos originarios o en ruta a estas regiones.

Justo es decir que durante su gobierno, V. Pulgar impulsó en el Zulia las directrices de Guzmán Blanco hacia la modernización de Venezuela en infraestructura, ornato público e instituciones. A partir de 1871, primer año completo de su gobierno, *“edificó varias escuelas, construyó la iglesia de Santa Lucía, reparó el muelle, reparó las calles, embelleció la Plaza Bolívar, aumentó el alumbrado, arregló el mercado, y los hospitales recibieron ayudas significativas”*. (Ocando, 1986:273). Pulgar fue especial entusiasta de la instrucción para lo cual decretó los siguientes ingresos del estado, según el profesor Juan Besson: el producto del impuesto sobre los licores, que se introdujeran al estado, el producto sobre cada pipa o tonel de los establecimientos de destilación, y un centavo fuerte sobre cada mata de coco; por decreto especial también

empezó a recibir el producto del impuesto sobre los bienes que se introdujeran al Estado (1949: III-278). Además, *"reglamentó las condiciones de trabajo de los indios guajiros. Fijó la jornada de trabajo en nueve horas. Refaccionó el templo de San Francisco y modernizó la casa de gobierno. Inauguró la Biblioteca Pública e hizo construir la sede del Ayuntamiento"*. (Tarre, 1986:165).

Todo este esfuerzo se financió, como se acotaba anteriormente, con gran cantidad de impuestos y con la práctica del empréstito forzoso que tanto había afectado en la década anterior al sector productivo marabino, y obviamente, no se destinó este caudal de recursos solo a lo descrito anteriormente, sino que financiaron las actuaciones de Venancio Pulgar como lugarteniente de Guzmán en la pacificación de Trujillo, que se había rebelado en Octubre de 1871, al igual que la campaña del Presidente contra el general Matías Salazar, quien había entrado por el Arauca con pretensiones de tomarse el poder nacional; también en una ocasión y en respuesta de rumores de que Venancio retiraba su respaldo al Gobierno Central, los recursos financieros del estado apoyaron *"un contingente de tropas zulianas que Pulgar enviaba al Gobierno, junto con la suma de \$ 10.000 para gastos del ejército"* (Besson, 1949: III-243).

Este punto resulta importante de destacar: la adhesión de Pulgar a la causa de Guzmán fue total mientras ejerció el gobierno del Zulia y su admiración por el Dictador le llevaba a sostenerlo financieramente, logística y políticamente cuando éste se lo solicitase. Lo que muy pocos imaginaban era que ésta adhesión se tradujera en un severo golpe a la autonomía del Zu-

lia: la entrega de la administración de la Aduana de Maracaibo a los designios de Guzmán Blanco.

Venancio Pulgar, para fatalidad del Zulia, experimentó una transformación en un momento histórico donde la defensa de la autonomía hubiese significado incrementar las posibilidades de crecimiento del espacio económico marabino. De esta forma, cuando en 1.869 Monagas quiso que los zulianos le entregaran la aduana al Gobierno Nacional, Pulgar se opuso, puesto que *"esta autonomía del Zulia en sus asuntos era el punto neurálgico de Guzmán, y en esto era irreducible; jugaba el todo por el todo cuando querían cercenar lo que él creía, erradamente o no, los derechos del Zulia"*. (Besson, 1949: III-192).

Pero sólo tres años más tarde, cuando Guzmán decide que desde Caracas deben manejarse los recursos provenientes de la renta aduanera del país y selecciona al Ministro de Crédito Público Francisco Pimentel -quien a diferencia de anteriores administradores enviados desde Caracas era conocido en la región y amigo de Pulgar-, puede constatar el cambio de disposición de Venancio hacia la defensa de la autonomía regional: *"Así, el nuevo administrador llegó a Maracaibo el 8 de Noviembre de 1872 y se posesionó tranquilamente de su cargo con el beneplácito y la colaboración de Pulgar. Manejo de alto nivel que colocó la anhelada aduana de Maracaibo en las manos de Guzmán Blanco. El General Venancio Pulgar seguía demostrando que él era muy mal enemigo y muy buen amigo"* (Ocando, 1986:278).

Los ingresos registrados por la Dirección de Contabilidad del Departamen-

to de Hacienda desde el 1 de Julio de 1870 hasta el 30 de Junio de 1872 correspondientes a la Aduana de Maracaibo, sumaron 1.323.329,08 venezolanos (Carrillo, 1985: XXIV-7), con lo cual esta aduana recuperaba su tradicional tercer lugar entre las oficinas de aduana del país, lo cual demuestra la organización que imprimió la administración de Pulgar a las acciones tendientes a incrementar los ingresos públicos. Estos crecientes ingresos esperaba controlarlos Guzmán ya que hasta ese momento su control por Pulgar contrariaban las disposiciones del Gobierno Central sobre el destino que debía darse a los ingresos aduanales según las nuevas reglas del Ministerio de Hacienda (Carrillo, 1985: XX-31).

Estos intentos de apropiación de los ingresos estatales por parte de la Administración Central formaban parte del esfuerzo de Guzmán Blanco por reformar y modernizar las finanzas públicas y las instituciones económicas. Importante para el Zulia, por las consecuencias que le deparará, es la decisión de restablecer el crédito del Estado venezolano, eliminando los empréstitos forzosos, incrementando y optimizando los ingresos aduanales y saneando el sistema fiscal. Para esto, utilizó como punto de apoyo las Compañías de Crédito, las cuales pueden definirse como *“una sociedad entre los comerciantes y el Gobierno cuyo objetivo es controlar, regularizar y aumentar los ingresos fiscales e incrementar el crédito público (...). El compromiso consiste en adelantar al gobierno los fondos necesarios para su funcionamiento con la garantía de los ingresos aduanales haciendo responsables de su recauda-*

ción a los agentes de la Compañía”. (Quintero, 1994:69).

La primera de estas compañías fue creada por decreto presidencial del 9 de Diciembre de 1870 y tendría al igual que las que le precedieron, las siguientes atribuciones: *“primero, se va a constituir en el agente fiscal y banquero del Estado; segundo, va a tener el control del comercio de exportación e importación por su influencia en las aduanas; tercero, va a controlar el transporte marítimo y fluvial; cuarto, va a tener relación con los banqueros internacionales”*. (Velásquez, 198:48). Medidas estas que tendrían directa incidencia en la autonomía del Zulia y de las regiones donde operaban tales compañías.

Esta asociación crearía resquemor en los sectores dominantes de Maracaibo ya que el primer punto de las atribuciones comentadas por Ramón J. Velásquez se materializó con la fundación el 13 de Junio de 1872 de la Compañía de Crédito de Maracaibo, con la participación de varios empresarios y casas comerciales extranjeras que operaban en Maracaibo y que le permitió a Guzmán Blanco controlar indirectamente parte de los ingresos de la aduana y controlar el cuantioso contrabando que se desarrollaba en el área de influencia del puerto marabino (Urdaneta, 1991:259). Mas tarde, *“se consolidó la política recaudadora en una sola compañía, la de Caracas, que pasó a denominarse simplemente Compañía de Crédito y mediante contrato con el gobierno recibiría el producto completo de todas las aduanas marítimas y terrestres del país mas los derechos de almacén que se cobraban en ellas”*. (Rodríguez, 1994:91).

Medida esta que desagradó a los comerciantes marabinos puesto que, obviamente, veían ante sus caras como los ingresos generados por su intermediación engrosarían las arcas de competidores foráneos.

Este enfado entre los grupos gubernamentales del Zulia, que ejercían por tradición la administración de la aduana, y Guzmán Blanco que deseaba, a través de Venancio Pulgar, controlar y pacificar completamente la región, decantó en un enfrentamiento cruento en enero de 1874, cuando un grupo armado en Perijá, enemigo de Guzmán, denominado los 'Peludos' se levantó en contra de Pulgar y sus partidarios llamados los 'Meleros': *"se enfrentaron las dos tendencias, la regional y la central, en una cruenta guerra, que tuvo como escenario el propio centro de Maracaibo y dejó un elevado saldo de muertos y cuantiosas pérdidas materiales"*. (Urdaneta, 1991:261). Guzmán aprovechó el impasse para librarse de Venancio e instalar al General Jacinto Gutiérrez como Jefe Civil y Militar, quien se encargó de restablecer el orden en lo político y en lo económico, derogó el impuesto de piso o muelle establecido por Pulgar y lo sustituyó por una patente de industria y un empréstito a los comerciantes que fue rápidamente pagado e invertido en la reconstrucción de la ciudad y enfrentar los apremios financieros con que se encontró, por lo que, a pesar del rechazo del alto comercio al cobro de patentes, se ganó el aprecio de los zulianos. Sin embargo, no aceptó la Presidencia del Estado y luego de un mes de su partida *"por decreto a todas luces injustificado, pretextando seguridad política (?) el Ejecutivo Nacional trasladó nuestra Aduana*

Marítima a la Fortaleza de San Carlos, quedando en Maracaibo la de Cabotaje. Este traslado se efectuó el 24 de Agosto" (Besson, 1949:291) y como represalia de Guzmán a la rebelión de los Peludos.

La Administración Central también desarrolló políticas fiscales que perseguían controlar los ingresos por el desarrollo de la actividad comercial a través del puerto marabino. En el Código de Hacienda de 1874 se reafirmaba lo dispuesto en el de 1870 en su Ley XVII, Art. 2° respecto a que "las producciones nacionales no están sujetas a derechos de ninguna clase por razón de la exportación" (Carrillo, 1985:XXIII-80), estos derechos aunque debían destinarse a amortizar la deuda externa, no pocas veces fueron utilizado por los gobernantes de la región como una forma de percibir ingresos para cubrir las necesidades del estado y en cierta forma, fueron sustituidos a partir de 1873 por un impuesto de tránsito nacional que afectaba a los principales productos de exportación y que *"se aplicaba también a ciertas mercancías extranjeras y a otros bienes que salían de los centros de exportación e importación (puertos como La Guaira, Maracaibo, Puerto Cabello, etc.) hacia el interior; (...) el derecho nacional de tránsito fue dedicado en su totalidad al programa de fomento material, en especial a las vías de comunicación internas."* (Floyd, 1976:188) y eliminaba los peajes existentes en el territorio nacional. Su producto sería cobrado mediante la creación de las aduanas terrestres administradas por el Ejecutivo Nacional a través de los agentes de la Compañía de Crédito de Caracas. Para el año económico de 1873 a 1874 la aduana terrestre de Maracaibo produjo la importan-

te cifra de 127.960,77 venezolanos, lo cual la ubicaba como la tercera detrás de La Guaira y Puerto Cabello y muy por encima de las del resto del país (Carrillo, 1985:XXIV-346); *“sus ingresos estaban destinados al pago de sus empleados y del Situado Constitucional de las entidades que no poseían minas en explotación (la marabina debió cubrir lo pertinente a los Estados Mérida, Trujillo y Táchira) y respaldaba las solicitudes de las Juntas de Fomento para la construcción de obras públicas”* (Urdaneta, 1991:262).

Este Situado consagrado en la Constitución de 1.864 como un subsidio a los estados que no poseían minas, no pudo ser honrado por el Gobierno Federal, pero Guzmán entendió que podía ser un arma para someter a las provincias y sus élites, no sólo en aquellas que carecían de minas, sino en todas las demás, al sustraer recursos de las Aduanas del país, y también, porque los Estados debían ceder la administración de las salinas a cambio de disfrutar de este subsidio. Justo es decir, sin embargo, que la administración de salinas a cargo de los Estados había perturbado el mercado del producto ‘a fuerza de vender barato’, por lo que algunos caudillos veían como una medida fiscal acertada la cesión de estas minas al Ejecutivo Nacional a cambio de una asignación regular del gobierno central como ente responsable de la distribución de la renta nacional (Quintero, 1994).

Más, cuando entre 1873 y 1874 se realizaron convenios con cinco estados salineros hasta por diez años de duración, el Estado Zulia era el único que mantenía la administración de las salinas por su propia cuenta, lo que motivó la ira

de Guzmán ya que el situado fue concebido como un “mecanismo de dependencia económica entre las autonomías y el Gobierno” (Urdaneta, 1991). En este año económico, las salinas produjeron Bs. 402.307,55, un incremento del 95,4% con respecto a 1872-73 cuando ya se advertía el propósito de administrar todas las salinas el Gobierno Nacional (Velo, 1984:161).

Guzmán Blanco decretó el 25 de Agosto de 1874 la creación del Territorio de la Guajira, en parte como represalia a la negativa del Zulia a entregar sus salinas y aceptar un Situado Constitucional para cuyo funcionamiento es necesario centralizar los recursos financieros que produce cada región con la finalidad de crear un fondo común en el Fisco Nacional centralizado, asegurando una doble dependencia: de los estados, que no contarán con recursos propios importantes y de los caudillos regionales que sólo pueden administrar los bienes provenientes del Gobierno Central (Troconis, 1988: 37). Por otra parte, la creación de este territorio sólo un día después de haberse decretado el traslado de la Aduana de Maracaibo a la isla de San Carlos, *“le permitirá control directo sobre la importante Aduana del occidente que desde ese momento se ubicaba dentro de una jurisdicción que pasaba a depender del gobierno nacional. Paralelamente, (...) ponerle las manos a los ricos yacimientos de sal cercanos a Sinamaica, capital de la nueva entidad, por cuya explotación recibía el Tesoro del Estado Zulia significativos ingresos.”* (Urdaneta, 1992:125).

A partir de ese día, las relaciones entre la Presidencia del Estado, que reclamaba la integridad del Estado Zulia, y

los Gobernadores de La Guajira nombrados desde Caracas que trataban de organizar la administración de las salinas en beneficio del Gobierno Central, entraran en un ambiente de tensión que se encauzó en la permanencia de la explotación de las minas por el estado (Urdaneta, 1992:128-130,164). Hasta la siguiente década, cuando los esfuerzos del burocrático Gobierno Central por la cesión de las salinas de Sinamaica y Maracaibo rindieron frutos. El rechazo del Zulia a aceptar el subsidio del Situado Constitucional a cambio de sus salinas era otra muestra de la reticencia de la región a integrarse al proyecto de Estado Central concentrador de las decisiones económicas y contrario al régimen federativo: *"las salinas, rentas de segundo orden para el gobierno central, eran de primero para los regionales, tanto por su rendimiento fiscal como por la preservación del principio de autonomía que su explotación representaba."* (Rodríguez, 1994:93).

Sin duda alguna, la actividad económica y comercial de Maracaibo se resintió con el traslado de la Aduana de Maracaibo a San Carlos y la habilitación de los puertos de La Ceiba y Moporo en el sur del lago para la exportación, obviando así el control fiscal marabino (Ocando, 1986:282; Urdaneta, 1991:263-265) en un momento histórico en el cual el intercambio comercial por el puerto marabino estaba en plena efervescencia y Maracaibo consolidaba su posición como tercera ciudad del país en habitantes, tras Caracas y Valencia (Besson, 1949:III-283-284,294).

Paralelamente, el contrato establecido en 1874 entre el gobierno nacional y los empresarios zulianos Francisco Fossi

y Antonio Aranguren para la navegación en el Lago y los ríos Zulia y Catatumbo fue desplazado por la concesión de un monopolio con este fin al estadounidense William Pile en 1875, que, aparte de someter el esfuerzo productivo de empresarios marabinos a los designios de la caraqueña Casa Boulton (relacionada con Pile), traía la ruina para los buques de vela que abastecían de alimento a los habitantes de Maracaibo, en fin, una medida fiscal de corte centralista que violentaba la autonomía y el desarrollo económico de la cuenca del Lago (Carrillo, 1985:XX-X; Urdaneta, 1991:265).

A pesar de la situación descrita anteriormente, a lo que debe agregarse los efectos del terremoto ocurrido en Cúcuta sobre el comercio de Maracaibo y que a partir de este año 1.875 comenzó la declinación en los precios del café (14,4% con respecto a 1.874 según M. Izard), se llegaría a pensar que el Estado Zulia estaba al borde del colapso económico y de perder su autonomía federal, mas *"aun conservaba la ciudad el control de los ingresos de aduana, necesarios para satisfacer las demandas del presupuesto estatal; estas rentas se obtenían por el impuesto de almacén, cabotaje, licencia para cargar y descargar, sal marina, comercio de tránsito, licencias de navegación, faros, papel sellado, multas, toneladas, prácticos, planchada para muelles y planchada por exportación."* (Urdaneta, 1991:263).

Tomando en consideración tal situación y pretextando que el Zulia seguía siendo terreno abonado para el contrabando, Guzmán Blanco asestó un golpe de gracia a la autonomía económica del Zulia: decretó el cierre de la aduana de

Maracaibo el día 20 de Diciembre de 1875, trasladando las actividades aduaneras al Castillo de Puerto Cabello. Influenció también el desajuste político imperante en la región, aun con su nuevo Presidente del Estado, Octaviano Osorio y el apoyo de Curazao, principal puerto de intercambio de Maracaibo con el resto del mundo, a la rebelión de León Colina en Coro. La traslación de las aduanas de Maracaibo y La Vela al Castillo Libertador en Puerto Cabello constituía una medida centralista: estimulaba los intercambios económicos en la región central, no sólo porque las operaciones de transbordo a barcos de mayor calado se harían ahora en el puerto valenciano, sino también porque las operaciones fiscales corrían ahora por cuenta de la Compañía de Crédito de Caracas, ahogando los ingresos autónomos de Maracaibo y llevando a paralizar la actividad económica de la ciudad.

Maracaibo y La Vela sólo quedarían habilitadas para el comercio de cabotaje y toda actividad administrativa realizada en Maracaibo debía conformarse en Puerto Cabello, por lo tanto, el personal en todas sus categorías se incrementó en este puerto al cerrarse la aduana del castillo porque no podía confrontar por sí sólo el intenso tráfico de bienes y buques (Urdaneta, 1991:266-267). Por otro lado, en esta situación influyó la presión de los agricultores y comerciantes andinos para buscar una disminución de los impuestos, tasas y tarifas cobrados en Maracaibo a su producción desde décadas pasadas, lo que motivó su declaración de considerar al Zulia *"como el 'pueblo expoliador de su riqueza' y por lo tanto, no había intercedido y presionado ante el gobierno central para lograr la apertura del puerto*

de Maracaibo al comercio internacional, aun sacrificando estoicamente sus intereses" (Silva, 1993:50).

La reacción en el Zulia fue agria, frontal, pero también autocrítica (Urdaneta, 1991:273-274; Silva, 1993:51-53) ante una situación que encaminaba los recursos del estado hacia el centro del país, hasta llegar al punto de amenazar con la ruptura del pacto de unión con los demás estados de Venezuela, aunque es de hacer notar que la Constitución de 1874 lo impedía, así que *"realmente lo que atormentaba a la elite maracaibera, era la de construir una defensa lo suficientemente poderosa que desalentara todo intento de los poderes centrales de la Unión, para dismantelar la estructura de poder regional que había edificado"* (Silva, 1993:56). Culminaría así en 1877 el primer período del guzmancismo: *"lo más importante de su labor de estadista, de economista y de reformador lo realiza este hombre a lo largo de los siete años que siguen al triunfo de Abril (...). Todo lo que hará después como función positiva de un buen gobernante queda esbozado en este período. Los siguientes - el Quinquenio y la Aclamación - serán de realizaciones parciales, de demagogia, de disfrute y explotación material del poder"* (Díaz, 1953:560).

Aquella reacción brindó sus frutos al asumir la Presidencia el General Francisco Linares Alcántara -quien a pesar de ser discípulo de Guzmán, instauró una política de distanciamiento de los procedimientos de aquel: liberó presos políticos, respetó la libertad de prensa y estimuló la actividad empresarial (Floyd, 1976: 190; Besson, 1949:322-323)- mas, el júbilo estalló en Maracaibo cuando Li-

nares decretó la apertura de las aduanas, señalando: *"La supresión de esas aduanas ha empobrecido los pueblos del Zulia y Falcón y ha disminuido considerablemente el rendimiento de las importaciones (...). El gobierno habría decretado ya su reapertura (como) el modo de remediar los profundos males de aquellos Estados"* (Urdaneta, 1991:273).

En el Zulia permanecían las desavenencias políticas (Ocando, 1986:295) y al morir el 'Gran Demócrata' bajo extrañas circunstancias, *"en medio del desconcierto general, Guzmán Blanco mueve desde Europa los hilos que habrán de permitirle volver al poder. Remite armas y municiones y escribe a los principales caudillos (como Joaquín Crespo, Gregorio Cedeño y Venancio Pulgar) (...). En febrero de 1879, regresa al país, es recibido en triunfo y asume el mando como Supremo Director de Venezuela."* (Floyd, 1976:191). Triunfa la Revolución Reinvidicadora, Guzmán envía al Zulia al Ministro de Guerra y Marina para someter al General Regino Díaz que había hecho prisionero al Presidente del Estado y al administrador de la Aduana y a poner orden en una ciudad que se había manifestado en contra del Ilustre Americano (Ocando, 1986:298).

La pasión de Guzmán por disminuir la autonomía de los Estados se diluirá ahora por vías político - administrativas desarrolladas durante su segunda etapa en el poder, el llamado Quinquenio (1879-1884). Estas se iniciaron el 8 de Abril de 1.879 con la división de la República en cinco Delegaciones Militares, donde el Zulia pasó a formar parte de del Distrito Norte de Occidente junto a los Estados Yaracuy, Falcón y Barquisimeto;

continuó inmediatamente con el Acuerdo del Congreso de plenipotenciarios del 27 de Abril que complació los deseos de Guzmán de reducir el número de estados de 20 a 7, donde a pesar de las aspiraciones de Guzmán de unirlo con Falcón, el Zulia conservó su autonomía política, gracias a las influencias de Pulgar (Besson, 1949).

Mas, pronto fructificaría esta aspiración: la promulgación de una nueva Constitución el 27 de Abril de 1881 estableció una división política del territorio en nueve estados quedando el Zulia autónomo como en la Constitución anterior, pero Guzmán presionó por su unión con Falcón por todos los medios a su alcance logrando que ambos firmaran el pacto fusionista el 17 de Agosto de 1.881, donde los representantes zulianos impusieron la aparición del nombre del Zulia en el nuevo estado, pasando a denominarse Falcón-Zulia, asestando así un golpe mortal a las reivindicaciones autonomistas, no solo económicas y fiscalistas del Zulia, sino también a su misma integridad socio - política (Ocando, 1986).

Una medida desarrollada al inicio del Quinquenio como elemento básico para el desarrollo del mercado nacional fue el decreto de Ley de Moneda de Venezuela del 31 de Marzo de 1879. Esta ley constituyó un punto de cambio con respecto al pasado del país, caracterizado por una situación monetaria totalmente anárquica y, aunque posteriormente concurrieron algunos de los mismos problemas, como la escasez de circulante y la aguda penuria de moneda fraccionaria, con el establecimiento del Bolívar de Plata como unidad monetaria nacional y la acuñación proporcional al tamaño de la

población y al grado de desarrollo de las transacciones, comenzó a ordenarse el sistema monetario, prohibiéndose la importación y la circulación de las monedas extranjeras, las cuales contribuían a la confusión, puesto que cada comerciante les asignaba el precio que les convenía (Cartay, 1988).

La implantación del bolívar como unidad monetaria y la instalación de una casa de monedas nacional, encargada del cuño, estimuló igualmente la intermediación financiera, consolidándose algunos bancos ya existentes, como el Banco de Caracas, encargado desde 1876 de servir de banco del gobierno, a través de la apertura de una cuenta corriente por Bs. 1.200.000 a cambio del producto íntegro de la renta aduanera, ya que había quedado rescindido el contrato con la Compañía de Crédito y la creación de otros bancos, como el Banco de Maracaibo, cuyo antecedente fue la Sociedad de Mutuo Auxilio, ente ideado con el objetivo de prestar servicio al pueblo: fundación de cajas de ahorro, creación de bibliotecas y compañías de seguros. La iniciativa por parte de la Sociedad de Mutuo Auxilio de fundar el Banco de Maracaibo se produjo en momentos en que tal empresa era considerada una aventura por las diferencias políticas imperantes en el país y la intención de Guzmán Blanco y sus acólitos de participar en todos los negocios de este tipo, y lo era aun más en la lejana Maracaibo, donde no contarían con el apoyo del gobierno central ya que deseaban ver a la ciudad convertida en una 'playa de pescadores', mas la actuación de sus accionistas la convirtió en una institución financiera respetada en todo el país (Ocando, 1986).

El Banco de Maracaibo resultó un apoyo para la actividad comercial y de exportación reafirmando los esfuerzos autonomistas de la ciudad, ya que por las características económicas de tipo pre-capitalista de la Venezuela de fines del siglo XIX, los intercambios entre los sectores productivos de todo el país eran precarios y cada banco o caja de ahorro se restringía a emitir sus propios billetes, a la apertura de cuentas corrientes, al descuento y en el fondo, a la captación de un excedente monetario capitalizable originado por la actividad mercantil de una clase de comerciantes (Cartay, 1988) que desarrollaba sus operaciones en la región económica marabina, aislados geográfica e infraestructuralmente del resto del país, por lo que la creación de bancos no tuvo alcances de incorporación y acercamiento de las regiones al centro económico del país.

Esta fue otra tarea que se impuso Guzmán Blanco: la modernización de Venezuela a través de un programa de obras públicas en carreteras, ferrocarriles y en una red de transmisión de información basado en las inversiones del Estado y con participación de empresarios extranjeros. Este esfuerzo por mejorar, acrecentar y desarrollar las vías y medios de comunicación cobró especial énfasis en los inicios del Quinquenio cuando aparece tal inversión extranjera, aun cuando esta no significa cambios importantes en la estructura económica del país, porque el capital extranjero se invierte exclusivamente en la construcción de obras públicas y se concentra en la red ferroviaria (Troconis, 1988), al mismo tiempo que tal inversión por la forma como se implementa bajo contratos que resultan desventa-

josos para el país al garantizar un mínimo de ganancia del 7% anual sobre todo capital invertido en trenes, disponiendo para ello del erario público, con libertad de impuestos para importar equipos y libres de toda competencia.

En la región histórica marabina durante la década de 1880 sólo pueden mencionarse como inversión ferrocarrilera la contratación de la línea desde La Ceiba a Motatán, aunque fueron inaugurados sus distintos tramos entre 1887 y 1895, de capital privado venezolano por Bs. 8 millones, relacionando la economía del Estado Trujillo con la costa del Lago de Maracaibo. Por otro lado, en 1885 se puso en servicio la línea telegráfica Coro - Maracaibo y en 1890 se integra Maracaibo a los circuitos telegráficos del país y contaba con tres líneas de tranvías y antes, en 1880 disfrutaba del servicio telefónico. Sin embargo, la extensión de estas vías y medios y los montos de los capitales invertidos en la región eran sólo un escaso porcentaje de los desarrollados en la región central, donde la red interna de comunicaciones era la más desarrollada del país y comprendía comunicaciones por carreteras y ferrocarriles de gran extensión como el Gran Ferrocarril de Venezuela de 183,71 Kms. entre Caracas y Valencia, con un capital invertido de Bs. 79 millones y con una serie de caminos y carreteras construidas y desarrollada eficientemente durante los diferentes períodos de Guzmán Blanco (Cartay, 1988).

Aun con la inauguración del Gran Ferrocarril del Táchira (Encontrados - La Fría) en 1895, que liberó al comercio entre Maracaibo y San Cristóbal del paso por territorio colombiano, llegando a inte-

grar no sólo estas regiones sino el Departamento de Santander y acrecentó la influencia del alto comercio marabino, quienes junto a hacendados de la región colocaron el capital invertido y, en general, con el esfuerzo de Guzmán Blanco contratando líneas en París al considerar que el ferrocarril introducía al país en la modernidad y progreso, *"estas no fueron el almacén de hierro de la unidad territorial, al contrario, consolidaron las áreas pre-existentes, porque cada uno de los ferrocarriles cumplía un específico cometido: el Gran Ferrocarril del Táchira, (transportar) el café colombiano y venezolano"* (Panizza, 1986: 43-44).

Estos medios de comunicación no lograron unir entre sí a las regiones venezolanas y mucho menos integrar al Zulia y al occidente con el resto del país al no conformar una red (con excepción del telégrafo), sino líneas independientes en *"un país desarticulado en seis zonas geográficas, prácticamente desvinculadas entre sí (...) cada una con su propio puerto y su propio ámbito de influencia comercial"* (Cartay, 1988:237); por lo que los poderes locales aun contaban con un alto grado de independencia que los distanciaba de los designios de Guzmán Blanco, por muy integristas y usurpadores de tal autonomía que estos fuesen.

A pesar de todo, durante el Quinquenio, los zulianos habían visto disiparse el temor de ver de nuevo cerrada la aduana de Maracaibo, por el contrario, el sector mercantil local lograba controlar la actividad comercial del occidente venezolano, a pesar de que los interventores aduanales eran nombrados desde Caracas, así que la artimaña político-adminis-

trativa de Guzmán de fusionar al Zulia con Falcón no logró quebrantar el sentimiento regionalista de los zulianos ni su industriosisidad concretizada en la creación de la segunda Compañía de Crédito de Maracaibo en 1880, únicamente de capital zuliano y dedicada a la administración de las rentas del estado y a la supervisión y reorganización administrativa (Urdaneta, 1992).

Aunque solo funcionó por un corto período de tiempo, significó una muestra del ahínco con que Maracaibo defendía sus ingresos estatales, aun cuando estuviese dependiendo de su unión con Falcón para la recepción del Situado Constitucional proveniente del Gobierno Central, el cual se obligó a aceptar en virtud de esta fusión impulsada por Guzmán, puesto que ya había sido despojado de buena parte de sus ingresos propios por efecto de la Constitución de 1881 que les impidió a los estados *"que explotaran y administraran libremente todos sus recursos naturales, ya que el gobierno central pasaba a controlar la administración de las minas, terrenos baldíos y las salinas (...) y la tercera parte de lo que por derecho de tránsito produjeran todas las aduanas del país (...). Fue un zarpazo del centralismo contra las posibilidades de financiamiento propio de las Entidades Federales y el principio del fin de sus competencias en materias tributarias."* (Silva, 1993:80).

Pero Guzmán no descansaba, además de asumir la administración de las salinas de La Guajira, prohibiendo la extracción de sal de ellas por vía terrestre con el objeto de controlar su producción y su distribución y apropiarse de sus ingre-

sos, en la unión de Zulia con Falcón pasó a ser sólo una 'sección' donde la mas poblada absorbía mayor porcentaje en la distribución de los ingresos por situado. De acuerdo al Censo Oficial de 1.881, Falcón y Zulia contaba con 187.051 habitantes (9,76% del total nacional), de los cuales el Zulia poseía un 40% y, en virtud de esto, para el año económico 1883-1884, primero de la unificación sancionada por la Legislatura del Estado el 22 de Mayo de 1883, el Estado Falcón - Zulia recibió Bs. 331.957,93 de los 3.401.208,28 erogados por Situado Constitucional en el ámbito central, de los cuales Bs. 132.783,17 recibiría la Sección Zulia, según cálculos propios (Carrillo, 1984), mientras que los Derechos cobrados por la Aduana de Maracaibo seguían en ascenso, llegando ese año a Bs. 2.259.498,07, sólo en los ramos de producto. Se había concretado el despojo. El Zulia debía dedicarse a manejar mas eficazmente las escasas rentas propias que quedaban bajo su control: las dos terceras partes (2/3) del impuesto de tránsito y las 2/3 partes del producto de sus salinas, así como ciertos derechos de consumo y de licencias.

Otra seria medida centralista contra la autonomía zuliana fue tomada ya bajo la presidencia del General Joaquín Crespo (1884-1886), a quien Guzmán Blanco le entregó el poder mediante un 'simulacro' de proceso electoral. Esta consistió en la intención por parte del gobierno venezolano de construir un puerto artificial y privado que compitiera con el de la municipalidad marabina que le permitiera al primero controlar directamente las rentas proporcionadas por el puerto

histórico de Maracaibo, firmando un contrato con el empresario caraqueño Emilio Conde para una concesión por 25 años.

Convenios similares fueron suscritos también por Crespo para la construcción de la Aduana de Puerto Cabello y de muelles en Puerto Sucre y en La Vela de Coro y paralelamente, para la apertura de un canal en el río Zulia - Catatumbo y para canalizar y hacer navegable por embarcaciones de mayor calado el río Machango. Todo ello en el marco de una severa recesión económica que sacudía al país impulsada por la disminución en los precios del café observada desde 1881 y una plaga de langosta aparecida en 1883 que hizo descender la producción agrícola y estimuló el abandono de los campos (Ministerio de Obras Públicas. MOP, 1974).

El presidente Crespo como reacción a esta situación crítica del comercio nacional que hizo descender los Ingresos Públicos en un monto igual a Bs. 5.598.331,91 en el año económico 1885-1886 respecto al año precedente, se vio atizado a realizar gastos extraordinarios contenidos en el considerado primer Plan de Emergencia Nacional, que consistieron en obras que diesen empleo al ejército de desocupados y a otorgar concesiones como las ya comentadas a las que habría de agregarse la de todas las sustancias minerales de la Isla de Toas y de la Cordillera de la Guajira (Ley del 26/05/1.885) (MOP, 1974).

Las obras realizadas -especialmente en Caracas - y la situación de disminución de los Ingresos originó un déficit de Bs. 3.643.822,53, cubierto con una emisión de títulos de Deuda Pública Nacional al 1%, con los excedentes acumulados como reserva de la Tesorería,

con una reducción del 25 por ciento de los empleados públicos, con los programas de concesiones y establecimientos de contratos para la construcción de ferrocarriles.

La situación de efervescencia política imperante en el país trajo igualmente inconvenientes al desarrollo de las actividades económicas en la región marabina: en 1.885 se suspendió la remisión de las cuotas del situado, por lo que afirmaba el Ministro de Hacienda era un incremento en los gastos públicos debido a la sublevación de un viejo conocido en el Zulia, Venancio Pulgar, quien había invadido desde Trinidad el territorio nacional con las intenciones de tomar el gobierno que le fue injustamente negado por Guzmán designando a Crespo. Contó en el Zulia con el apoyo del Gral. Manuel Lalande, mas fueron rápidamente derrotados (Cartay, 1988; Tarre, 1986).

A pesar del dinamismo que los protagonistas de la vida pública le imprimían a la economía y el progreso material de la región durante esta década con una serie de obras entre las que pueden mencionarse la ampliación de los astilleros del Lago, la construcción del nuevo teatro de Maracaibo y el inicio del ferrocarril de Santa Cruz a la Fría (Tarre, 1986), los zulianos estaban ahogados por el marginamiento a que los había sometido la autocracia de Guzmán y de sus delfines y por la pérdida de su identidad como Estado, lo que llevó a una serie de hechos desarrollados a partir de marzo de 1886, el día 15, el Presidente de la República decretó, emulando a Guzmán, el traslado de las aduanas marítimas y terrestres de Maracaibo a San Carlos como reacción de soberbia a la negativa de los maracaiberos

al proyecto de construcción del puerto independiente del existente (Ocando, 1986).

La intención del gobierno central era controlar directamente las rentas generadas por el Puerto de Maracaibo otorgando una concesión en Caracas a cambio de la explotación consistente en cobrar un impuesto por embarcar o desembarcar mercancías o pasajeros que llegaran o salieran para el exterior (Ocando, 1986). Sin embargo, el proyecto no se materializó por la resistencia no solo de la elite, sino de todo el pueblo marabino, ya que lo consideraron *“una intromisión inaceptable y un desproporcionado abuso de poder del centralismo. Era privilegiar un particular centrano a costa de la miseria de toda una ciudad”* (Silva, 1993:93), pero el Gobierno Central no se contentó con mudar la Aduana: ante la violenta reacción del pueblo maracaibero que se puso en huelga y ocupó el edificio de la Aduana, reprimió violentamente la turba y dispuso la entrega del muelle a sus comisionados bajo la figura de una difusa venta autorizada por la Legislatura de Falcón al Gobierno Nacional (Silva, 1993).

El pueblo zuliano, como en otras ocasiones, había perdido la confianza en el Presidente de la República que ahora los castigaba con la expropiación del muelle - cuyas estadísticas por derecho de uso comenzaron a ser contabilizadas por el Min. de Hacienda a partir del año económico 1886-87 sumando Bs. 2.400 y desde el cual comienzan a aumentar hasta alcanzar Bs. 11.848,67 en el año 1889-1890 (Carrillo, 1987:XXXII-12,31) - y la mudanza temporal de las Aduanas, aunque lo más lamentable fue la desaparición de cuatro conciudadanos por la re-

presión; por ello, cuando concluye el período constitucional de Crespo, el pueblo marabino se sintió feliz a pesar de que el escogido por el Congreso Nacional para el bienio 1886-1888 fue de nuevo el General A. Guzmán Blanco, quien residía en París y regresa el 27 de Agosto en medio de la ‘Aclamación’ y pese a que se mantenía la forzada unión con Falcón, la cual se desintegraría, luego de una cruzada por la autonomía, el 14 de Abril de 1890 (Silva, 1993:111).

Sin embargo, todos estaban enterados de que Guzmán había perdido el gusto por gobernar y estaba mas preocupado por sus viajes y relaciones de su familia con la alta sociedad europea que por dirigir un país en medio de una grave crisis económica caracterizada por una deuda pública de Bs. 107 millones. Guzmán solo gobierna hasta el 8 de Agosto de 1887 y deja encargado al Gral. Hermógenes López, se va a París. En su fugaz regreso se vio privado de recursos y con un gobierno comprometido por los contratos irracionales y con escasa capacidad crediticia, por lo que fue muy poco lo que pudo hacer en materia de gasto público, aun cuando la situación mejoró en el segundo año de la Aclamación, ya que pudo disponer de un presupuesto de ingresos de 40.724.531 (+21% con relación a 1886-87) (Veloz, 1984:217). La mayor parte de inversión en infraestructura se destinó a los ferrocarriles (47% de todo el gasto del Ministerio de Obras Públicas) y en cuanto a otras obras: *“En julio de 1887 había dado 43 decretos sobre pensiones, terminación de obras y comienzo de puentes, carreteras, canalización de ríos, acueductos, iglesias, baños públicos, cloacas y cárceles. Nada para el Zulia. El*

Zulia celebró su partida, con júbilo y airadas acusaciones" (Ocando, 1986:323).

El período comprendido entre 1870 y 1888 que los historiadores han llamado del Guzmancismo, puede mostrar una serie de debilidades y fortalezas. Entre las primeras, en materia económica, se le critica no haber intentado seriamente diversificar la producción ni alentar el establecimiento de industrias en el país (Floyd, 1976) y el errado destino que se le dio a los mayores ingresos por exportaciones: servicio de deuda externa, peculado, transferencia en forma de ganancias de las casas comerciales al exterior y otros gastos de dudosa utilidad (Rodríguez, 1994). Como fortaleza puede mencionarse el esfuerzo por modernizar la infraestructura económica del país y el desarrollo de la obra de progreso por excelencia: el ferrocarril.

En cuanto a las condiciones políticas, a pesar de que no logra extinguir la figura del caudillo, merece especial atención la instauración de los símbolos de la unificación nacional en función de dar cohesión ideológica a todos los venezolanos (Quintero, 1994), aunque debe ser criticado por la excesiva tendencia centralizadora en que fundamentó su acción de gobierno - y de la cual el Zulia fue principal testigo - que tuvo la propiedad de agudizar las contradicciones entre las regiones y el poder central que ya se habían manifestado en épocas anteriores (Urdaneta, 1992).

4. Conclusiones

Durante el período donde prevaleció A. Guzmán Blanco, la estructura del

Estado Venezolano era federalista en el discurso pero unitario en la práctica. Esta estructura unitaria de hecho, más que por el aspecto político, lo fue desde el punto de vista de las medidas que, en materia de ingresos y gastos público, orientaron los deseos de integración del Estado Nacional venezolano.

Durante este período, a los *llamados Estados* se les privó de su prerrogativa: la denominada autonomía (el derecho a promulgar sus propias leyes de carácter mercantil, civil, penal, etc.) y, menos aún, no gozaron de autonomía económica como es el cobro de impuestos estatales. Más bien, durante éste agitado período de la historia de Venezuela, los Estados tuvieron que sufragar un presupuesto fiscal donde el orden público y el pago de la Deuda Pública tuvieron preferencia por sobre la inversión social y fomentar el desarrollo económico. Y el Zulia, específicamente, fue afectado por los deseos personales de Guzmán de coartar su ya tradicional autonomía, objetivo que buscó por todos los medios, incluso de convertir al Estado Zulia en una sección dentro de una unidad territorial más grande (Falcón-Zulia) con el fin de diluir sus ansias de autodeterminación y de rebeldía respecto al poder central económico-político de la capital de la república.

La dureza de la política económica guzmancista en sus relaciones con el Zulia, con la finalidad de someterla a los objetivos de consolidar la república, contrastaba con las ventajas económicas ofrecidas al capital foráneo para la realización de sus negocios en el país, muchas veces bajo la modalidad de monopolios. A lo anterior se suma el hecho que la organización económica era altamente

dependiente de los precios del café, de las casas comerciales. Por lo tanto, los incentivos no fueron suficientes debido a una organización económica ineficaz (North y Thomas, 1991:247), que no propició un desarrollo de las innovaciones y la movilidad de los factores y que comprometieron severamente el desarrollo a largo plazo de los productos principales de exportación. Los efectos de la política económica guzmancista, se sentirían en toda su intensidad durante los últimos años del siglo XIX y comienzos del XX.

Bibliografía citada

- Avendaño L., José R. (1982). "El Militarismo en Venezuela. La Dictadura de Pérez Jiménez". Ediciones Centauro. Caracas. Pp. 393.
- Baptista, Asdrúbal (1997). "Teoría Económica del Capitalismo Rentístico". Ediciones IESA. Caracas. Pp.166.
- Besson, Juan (1949). "Historia del Estado Zulia". Editorial Hermanos Belloso Rossell. Maracaibo. Tomo III. Pp. 532.
- Braudel, Fernand (1980). "La historia y las Ciencias Sociales". Editorial Alianza. Madrid. Pp. 222.
- Brewer C., Allan (1985). "Instituciones Políticas y Constitucionales". Universidad Católica del Táchira y Editorial Jurídica venezolana. Tomo I. Pp. 771.
- Cardozo G., Germán (1979). "El Zulia y su región histórica". Editorial de la Universidad del Zulia. Maracaibo. Trabajo de Ascenso.
- Cardozo G., Germán (1987). "El Circuito Agroexportador Marabino (1840-1860)". Universidad del Zulia. Maracaibo. Informe de investigación presentado al Consejo de Desarrollo Científico y humanístico (CONDES).
- Cardozo G., Germán (1991). "Maracaibo y su Región Histórica: El Circuito Agroexportador 1830 - 1860". Editorial de la Universidad del Zulia. Maracaibo. Pp. 313.
- Carrera D., Germán (1997). "Una Nación llamada Venezuela". Monte Avila Editores Latinoamericana, C.A. Caracas. Pp. 220.
- Carrillo B., Tomás E. (1984-1987). "Historia de las Finanzas Públicas en Venezuela". Academia Nacional de la Historia. Caracas. Varios Tomos.
- Cartay, Rafael (1988). "Historia Económica de Venezuela. 1830-1900." Vadell Hermanos Editores". Valencia. Venezuela. Pp. 331
- Correa, G., Asdrúbal (1997). "Monedas Metálicas de Venezuela". Cuadernos del B.C.V. Serie Técnica. 1.997. Pp. 12.
- Díaz S., Ramón (1953). "Guzmán Blanco: elipse de una ambición de poder". Ediciones Hortus. Caracas. Pp. 662.
- Floyd, Mary B. (1976). "Política y Economía en Tiempos de Guzmán Blanco. Centralización y Desarrollo, 1870 - 1888", en: "Política y Economía en Venezuela. 1810-1976". Pág. 165 - 201. Fundación John Boulton (ed.). Caracas. Pp. 292.
- Izard, Miguel (1970). "Series Estadísticas para la Historia de Venezuela". Universidad de Los Andes. Mérida. Pp. 251.
- La Roche, Humberto (1983). "Derecho Constitucional General. Parte General". Décima Octava Edición. Maracaibo. Pp. 371.
- Lombardi, Angel (1996). "Introducción a la Historia". Editorial de la Universidad del Zulia. Tercera Edición. 1996. Pp.186.
- Lombardi, John (1985). "Venezuela. La búsqueda del orden. El sueño del progreso". Editorial Crítica Grupo editorial Grijalbo. Barcelona. Pp. 374.

- Malavé M. Héctor (1980). "Formación histórica del antidesarrollo de Venezuela". Liceduka Libros. Caracas. Pp. 270.
- Ministerio de Obras Públicas (1974). "Centenario del Ministerio de Obras Públicas. Influencia de este Ministerio en el Desarrollo". M.O.P. (ed). Pp. 358.
- North C. Douglas y Thomas P. Robert (1973). "El Nacimiento del Mundo Occidental". Siglo XXI Editores de España. Madrid. Pp. 266.
- Ocando Y., Gustavo (1986). "Historia del Zulia". Editorial Arte. Caracas. Pp. 684.
- Panizza P., Carlos (1991). "El Gran Ferrocarril del Táchira en el contexto de los ferrocarriles venezolanos", en: TIERRA FIRME N° 13 (Enero-Marzo 1.986). Pág. 39 - 55. Año 4, Vol. IV. Caracas.
- Pérez, Carmen A. (1988). "Maracaibo y la Región Andina 1924-1935. Encrucijada Histórica". Centro de Estudios Históricos. Facultad de Humanidades y Educación. Universidad del Zulia. Maracaibo. Pp. 169.
- Polanco, Tomás (1992). "Guzmán Blanco. Tragedia en seis partes y un epílogo". Editorial Grijalbo. Caracas. 857 Pp.
- Quintero, Inés (1994). "El sistema político guzmancista (tensiones entre el caudillismo y el poder central)" en: "Antonio Guzmán Blanco y su Epoca". Pág. 57 - 80. Monte Avila Editores Latinoamericana. Caracas. Pp. 215.
- Rangel, Domingo Alberto (1981). "Capital y Desarrollo: La Venezuela Agraria ". Universidad Central de Venezuela División de Publicaciones. Caracas. Pp. 80.
- Rodríguez C., Manuel (1994). "Federación, Economía y Centralismo" en: "Antonio Guzmán Blanco y su Epoca". Pág. 81 - 102. Monte Avila Editores Latinoamericana. Caracas. Pp. 215.
- Schumpeter, Joseph A. (1994). "Historia del Análisis Económico". Editorial Ariel, S.A. Barcelona, España. Versión española de Manuel Sacristán. Primera edición. Pp. 800.
- Silva O., Héctor (1993). "La Autonomía Zuliana en el Siglo XIX: Un Proyecto Global". Tesis de Grado Magister. Facultad de Humanidades y Educación. División de Postgrado. L.U.Z. Pp. 187.
- Tarre, Alfredo (1986). "Biografía de Maracaibo". Editorial Bodoni S.A. Barcelona España. Pp. 375.
- Troconis, María G. (1988). "Venezuela Republicana Siglo XIX". Centro Gumilla. Caracas. Pp. 48.
- Urdaneta, Arlene (1992). "El Zulia en el Septenio de Guzmán Blanco". Fondo Editorial Tropykos. Caracas. Pp. 185.
- Urdaneta, Arlene (1998). "Autonomía y Federalismo en el Zulia ". fondo Editorial Tropykos. Maracaibo. Pp. 198.
- Urdaneta Q., Arlene (1991). "La aduana de Maracaibo durante el 'Septenio' de Guzmán Blanco. 1870-1877", en: TIE-RRRA FIRME N° 35 (Julio - Septiembre 1991). Pág. 254 - 278. Año 9, Vol. IX. Caracas.
- Velásquez, R. J. (1985). "El debate sobre el desarrollo del país en el Siglo XIX" en: APRECIACIÓN DEL PROCESO HISTÓRICO VENEZOLANO (1.985). Pág. 47 - 50. Fundación Universidad Metropolitana. Fondo Editorial Interfundaciones. Caracas. Pp. 318.
- Veloz, Ramón (1984). "Economía y Finanzas de Venezuela. 1830 - 1944". Academia Nacional de la Historia. Caracas. Pp. 478.