



Revista de Ciencias Sociales (Ve)  
ISSN: 1315-9518  
rsc\_luz@yahoo.com  
Universidad del Zulia  
Venezuela

## Negocios y poder en el Zulia durante el gomecismo

---

**Osorio Bohórquez, Leonardo Favio**

Negocios y poder en el Zulia durante el gomecismo

Revista de Ciencias Sociales (Ve), vol. XXIV, núm. 2, 2018

Universidad del Zulia, Venezuela

**Disponible en:** <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28059579008>

## Negocios y poder en el Zulia durante el gomecismo

Business and power in Zulia during gomecism

Leonardo Favio Osorio Bohórquez  
Universidad del Zulia, Venezuela  
Leonardofavio87@gmail.com

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28059579008>

Recepción: 17 Marzo 2017  
Aprobación: 10 Noviembre 2017

### RESUMEN:

El gomecismo es un período histórico de cambios significativos que deben ser adecuadamente explicados, sobre todo en la perspectiva económica. En ese sentido, el objetivo de esta investigación es analizar los negocios y contratos efectuados por medio de redes de poder entre los sectores privados con las autoridades del gobierno regional y nacional durante el gomecismo, 1908-1935 en Venezuela. Por medio de una política fiscal orientada a la exoneración de impuestos aplicada de manera selectiva a algunas compañías a través de acuerdos y vínculos con las autoridades políticas, se buscó favorecer la expansión del mercado interno en construcción y contribuir a la instauración de diferentes sociedades mercantiles en el contexto de la región zuliana. Se utilizó la metodología de la ciencia histórica para la realización de esta investigación. Se concluye que el gobierno regional y nacional aplicó una política liberal favorable al sector privado, pero cuyos principales beneficios fueron aquellas sociedades mercantiles con fuertes lazos con las autoridades, y debido a eso se lucraron con contratos y políticas preferenciales, lo que provocó también la concentración de capital en pequeñas manos y el surgimiento de monopolios en el Zulia-Venezuela.

**PALABRAS CLAVE:** Negocios, poder, sociedades mercantiles, gomecismo, Zulia-Venezuela.

### ABSTRACT:

Gomecism is a historical period of significant changes that must be adequately explained, especially in the economic perspective. In that sense, the objective of this research is to analyze the business and the contracts realized through networks of power between the private sectors with the authorities of the regional and national government during the government, 1908-1935 in Venezuela. Through a fiscal policy aimed at tax exemption applied selectively to some companies through agreements and links with the political authorities, it was sought to favor the expansion of the internal market in construction and to contribute to the establishment of different mercantile companies in the context of the Zulian region. We used the methodology of history to do the research. It is concluded that the regional and national governments apply to a liberal policy favorable to the private sector, but whose main benefits are the mercantile companies with strong ties with the authorities, and because they were profited from preferential contracts and policies, which also caused the concentration of capital in small hands and the emergence of monopolies in Zulia-Venezuela.

**KEYWORDS:** Business, power, mercantile companies, gomecism, Zulia-Venezuela.

### INTRODUCCIÓN

El objetivo de este artículo es analizar los negocios y contratos efectuados entre los sectores privados con las autoridades del gobierno regional y nacional. Por medio de una política fiscal orientada a la exoneración de impuestos aplicada de manera selectiva a algunas compañías durante la época de Gómez, y otra serie de medidas, se buscó favorecer la expansión del mercado interno en construcción y contribuir a la instauración de diferentes sociedades mercantiles en el contexto de la región zuliana.

Al no existir una estructura de poder compacta en el territorio venezolano, a pesar de los grandes avances que hizo Gómez para consolidar el Estado-nacional, todavía los negocios se llevaban a cabo principalmente en el marco de los mercados regionales. Por eso es pertinente ver esas relaciones entre sectores privados con el gobierno en el escenario local.

Gómez no fue tan sumiso a los intereses del capital privado nacional y extranjero, ni tan liberal en lo económico como lo ha planteado la historiografía venezolana. El Estado intervino en economía para asignar privilegios y derechos exclusivos.

A partir de esa intervención del Estado, se debe entender las particularidades y el funcionamiento de la economía en Venezuela y en el estado Zulia que tuvo un movimiento mercantil muy importante. Ahora en el siglo XX durante el gobierno gomecista, el Estado se convierte progresivamente en el centro principal de la economía-política y consolida su papel interventor. Lo que define la riqueza y el poder en tiempos de Gómez es el acceso al mundo de la política como explica Manuel Caballero (Caballero, 2011).

Entre más rico sea el Estado, más riqueza obtendrían quienes se lucran con el uso y abuso del poder. Bien conocidas y tratadas han sido por la historiografía venezolana las concesiones petroleras como un medio de lucro para quienes la subastaban a las empresas trasnacionales. En este trabajo se estudian los contratos e incentivos fiscales dadas a otro tipo de asociaciones mercantiles, dedicadas en algunos casos a explotar recursos naturales u ofrecer servicios otorgados a diferentes empresas de carácter comercial y productivo en el Zulia.

Se estudian otros sectores mercantiles hasta ahora poco considerados por la historiografía. Se trata de ver cómo por medio de acuerdos con el gobierno se amplían las bases del mercado interno zuliano y florece el sector privado con mayor cantidad de empresas dispuestas a operar en la región. Como expresa María Elena González Deluca, “debe haber una preocupación metodológica por entender los procesos socio-económicos como desarrollos vinculados a lo político, porque los negocios son también expresión de luchas de poder, o en sí mismos formas del poder” (González, 1991:18).

Debido a esa realidad, es necesario construir una historia económica más vinculada al mundo de la política, el poder y los negocios. Según Foucault (1996) el poder funciona y se ejerce a través de una organización reticular. Sobre todo en el marco de la economía el poder debe entenderse como una compleja trama de relaciones e intereses cambiantes y diversos para obtener beneficios. Eso es analizado en este trabajo desde la perspectiva regional zuliana.

Para la realización de este trabajo se emplea la metodología de la ciencia histórica a partir de la localización, arqueio y análisis de fuentes documentales ubicadas en el Acervo Histórico del estado Zulia que develan información importante sobre la realidad económica de la región. Se aplicó la crítica histórica y la hermenéutica para la interpretación de los documentos. Las fuentes regionales de este período han sido poco trabajadas, esto permite ofrecer información novedosa al respecto.

## 1. NEGOCIOS, INCENTIVOS Y CONTRATOS ENTRE LAS EMPRESAS PRIVADAS Y EL ESTADO EN EL CONTEXTO DE LA REGIÓN ZULIANA: 1908-1935

Durante el gomecismo el Estado asignaba diferentes privilegios. La constitución venezolana de 1901, cuyos principios fueron mantenidos en las reformas constitucionales aplicadas por Gómez, planteaba en su artículo 8, la posibilidad de otorgar privilegios a quienes: “implanten una industria inexplorada en el país” (Brewer, 1997). Las prácticas mercantiles y vínculos políticos produjeron luego la concentración de capital y derechos exclusivos asignados por el gobierno que beneficiaba grandemente a los sectores favorecidos con esos privilegios.

Conjuntamente con esos privilegios, el equilibrio de las rentas y la abolición de impuestos que dificultaban la producción y comercialización de los productos, a partir de esas políticas los negocios prosperaron durante la época de Gómez incluso antes de la aparición del petróleo (Sullivan, 1976).

Para favorecer los negocios, las leyes nacionales y regionales sobre establecimientos mercantiles motivaban la instauración de esas sociedades mercantiles por medio de incentivos fiscales. De esa forma en el Zulia la Ley de rentas de 1910 planteaba: “Se exceptuarán aquellas que por primera vez se establezcan en el distrito, las cuales no podrán ser gravadas sino dos años después de fundadas” (Archivo Histórico del estado Zulia, 1910).

De acuerdo al tamaño de las sociedades mercantiles al momento de su establecimiento, estas podían pagar diferentes cuotas de impuestos las cuales se dividían en cinco clases o categorías: “Primera clase: 24 bolívars, segunda clase: 16 bolívars, tercera clase: 12 bolívars, cuarta clase: 8 bolívars, quinta clase: 4 bolívars (Archivo Histórico del estado Zulia, 1910).

Esos eran los estratos económicos de las sociedades mercantiles calculadas en función de sus utilidades y de acuerdo a ello debían aportar mayores sumas de dinero al fisco. Los ingresos petroleros permitirían aplicar una política fiscal flexible con bajos impuestos. Eso sumado a diferentes derechos exclusivos otorgados a ciertos negocios.

De esa forma se llegó a acuerdos entre los particulares y el Estado para establecer empresas que tuvieran derechos exclusivos como lo establecían las leyes, como el caso de una compañía que pretendía establecer un tranvía: “Se le otorga el derecho exclusivo por cincuenta años al ciudadano Doctor Fernando Lossada Días. El Estado permitirá la introducción libre de derechos de las maquinarias necesarias para la construcción de las líneas el tranvía”<sup>1</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1911a).

Es así como ciudadanos acaudalados negociaban con la administración central la concesión de algunos privilegios, contratos y exoneración de ciertos impuestos en la realización de algún negocio en particular. Esto como formas de crear acuerdos entre el poder económico con las autoridades regionales y centrales.

Lo largo de la extensión de las concesiones, ejemplificaba los importantes beneficios que recibían ciertos empresarios y mercaderes para desarrollar sus negocios. Por supuesto que esos empresarios no podían verse envueltos en revueltas sociales o conspirar en contra de las instituciones del gobierno, porque les serían revocados sus privilegios. Las buenas relaciones políticas eran importantes para mantener esos contratos.

Esos privilegios en sí mismos eran contrarios a las ideas de dar libertades económicas. Como planteó Adam Smith, el gobierno debiera negarse a establecer ningún privilegio económico especial, y debiera actuar para destruir toda posición monopolista, ya fuera del capital o del trabajo, que los hombres hubieran obtenido por medio de una acción concertada (Smith, 2002). Pero era natural que el gobierno local y nacional otorgara ciertas prerrogativas a empresarios con suficiente capacidad financiera y con fuertes vínculos con las instituciones de gobierno.

Los grupos mercantiles buscaban consolidar sus posiciones por medio de acuerdos, siempre eran pragmáticos y se amoldaban a la nueva realidad política y los cambios constantes de autoridades. En la región zuliana el establecimiento de sociedades mercantiles fue significativo durante el gomecismo. La expansión del mercado interno y el aumento de la población, hacían necesario el establecimiento de medios de transporte modernos capaces de facilitar las comunicaciones entre los diferentes espacios como el caso de los tranvías.

La expansión de las comunicaciones era de vital importancia en una sociedad cuya población aumentaba, por eso se realizaba otra concesión a otro ciudadano para la instalación de automóviles para el transporte:

El gobierno del estado Zulia le concede el derecho exclusivo para establecer y explorar en esta ciudad y demás distritos que componen el estado, por el término de 15 años, y prorrogable por otros 15, una empresa de automóviles ómnibus para pasajeros y carga del tipo más favorable a las necesidades del tráfico y calidad de los terrenos que cruza”<sup>2</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1912).

Los antiguos medios de transporte tales como burros y caballos predominantes en el siglo XIX se dejaban de lado. En el estado Zulia el transporte lacustre ayudaba mucho a las comunicaciones, pero era necesario abrir nuevos ejes carreteros capaces de facilitar las comunicaciones para promover el intercambio comercial y la realización de negocios. Se esperaba incentivar también la agricultura por la comunicación más rápida entre los distritos del estado Zulia.

El contrato establecía también que la empresa quedaba exonerada del pago de derechos arancelarios para importar materiales requeridos para el mantenimiento de los buses, y la empresa no podía ser gravada con ningún otro impuesto o contribución por el estado (Archivo Histórico del estado Zulia, 1912).

La posibilidad de exonerar derechos arancelarios de importación solo lo podía conceder el gobierno central, pero las autoridades regionales se comprometían a tratar de obtener ese beneficio con el gobierno nacional. Se trataba de simplificar las imposiciones tributarias, y no recargar con diferentes impuestos a una empresa. Además, no se podían crear impuestos adicionales a los ya establecidos, se buscaba establecer claramente las condiciones del contrato para dar tranquilidad a los agentes económicos.

Se debía mantener la certidumbre y transparencia sobre el pago de impuestos los cuales no deben ser arbitrarios. Los gobernantes tradicionalmente habían abusado de la recolección de los impuestos para financiar los gastos estatales a costa de la población en general. Los grupos acaudalados veían afectados sus negocios ante las imposiciones arbitrarias que muchas veces desembocaban en el lucro personal de los recaudadores de impuestos.

Los impuestos excesivos hacían retroceder la inversión, y se optó por la vía de atraer capitales por medio de incentivos fiscales para asegurar diferentes fuentes de ingresos, en lugar de aplicar impuestos altos que tal vez hicieran retroceder el progreso económico.

El gobierno regional siempre brindaba su apoyo a los grupos mercantiles durante el gomecismo, lo que daba lugar a otorgarles concesiones para explotar algún bien económico. Tal es el caso de Pedro Guzmán a quien se le concede explotar todos los recursos naturales que se encuentren en la zona ubicada en el distrito Perijá por 30 años, y se acuerda que pagará el 6% de los valores que se exploten (Archivo Histórico del estado Zulia, 1911b).

Las concesiones se daban a todo tipo de actividades productivas, comerciales o de servicios que indudablemente eran muy lucrativas para los ciudadanos a quienes se les otorgaba la concesión. De esa forma ciertos grupos alcanzaron posiciones de poder favorables para multiplicar sus capitales.

Ante ese relativo progreso económico, el gobierno pretendía tener participación directa en algunas compañías. Por eso se aprovechó la oportunidad de ser accionista en una empresa de construcción, el gobierno regional accedió a adquirir acciones de esa compañía para participar de forma más activa en el progreso de la economía:

“Considerando con un bien calculado desarrollo financiero y cuyos productos será siempre una base importante para la urbanización y adelanto de las poblaciones del estado, y que este gobierno se le presenta la ocasión de comprar a precio ventajoso ochenta acciones de la empresa compañía anónima de materiales de construcción de Isla de Toas” (Archivo Histórico del estado Zulia, 1928).

Ya el Estado para 1928 contaba con mayores recursos debido a que la explotación petrolera había superado a la agricultura como el principal producto de exportación. Ante ese escenario, empieza a adquirir participación en ciertas compañías. Aunque el gobierno sería dueño de algunas acciones de la compañía anónima de materiales de construcción de Isla de Toas, por lo general las autoridades públicas son las que terminan controlando la compañía.

De esa forma se constituyeron empresas mixtas por la fusión de capitales entre la iniciativa privada con el Estado, en este caso se usa con el fin de concretar proyectos tanto de interés público y beneficio privado como son la construcción de carreteras, u otro tipo de obras de gran envergadura.

Predominaba la concesión a particulares para la realización de las obras de construcción, pero el gobierno creaba nuevas formas de asociación con el capital privado a través de la conformación de esas empresas donde el Estado comienza a tener una participación financiera cada vez mayor. El gobierno es la institución con mayores niveles de capitalización para la época.

El auge de obras públicas como uno de los sectores de mayor expansión económica, incentiva al gobierno a adquirir parte de las acciones de esa empresa en Isla de Toas ante las ventajas ofrecidas en la venta de las mismas. La empresa privada le interesaba fortalecer sus lazos con un gobierno con cada vez mayor capacidad de ingresos y por tanto con mejores ventajas competitivas.

De esa manera se fortalecían las alianzas para la realización de los negocios entre el gobierno y el sector privado. Por eso en algunos casos se prestaba apoyo a algunas iniciativas privadas consideradas de gran importancia para la sociedad y el progreso económico.

Tal es el caso de la puesta en funcionamiento de una clínica veterinaria por parte del ciudadano Carlos Otto quien recibió apoyo del presidente del estado Zulia Vicencio Pérez Soto:

“Al considerar de utilidad pública dicha institución interpreta los sentimientos proteccionistas que el Benemérito dispensa a la cría, factor importante en el bienestar económico nacional, el general Vicencio Pérez Soto dispone que ponga a disposición del referido Carlos Otto la cantidad de ochocientos bolívars”<sup>3</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1933).

Se esperaba que la clínica pudiera servir para atender los animales de cría, y así aumentar la producción ganadera en la región. El apoyo financiero por parte del gobierno regional para el establecimiento de una empresa privada demuestra los vínculos entre capital privado con las autoridades regionales y nacionales.

Las prebendas otorgadas por parte del Estado a algunos sectores claves de la economía, demuestra cómo se asignan privilegios y se obtienen beneficios por parte de algunos particulares que dirigen comunicaciones al gobierno pidiendo su asistencia, en este caso financiamiento.

Sin embargo, se daban casos de conflictos de intereses a la hora de otorgar concesiones a determinados ciudadanos que se disputaban de manera vehemente la asignación de algún privilegio. Lo cierto es que los establecimientos mercantiles prosperaron con base en el apoyo dado por las autoridades públicas.

## 2. LAS EXONERACIONES DE IMPUESTOS Y LOS CONSENSOS EN EL MARCO DE LA ECONOMÍA REGIONAL: VÍNCULOS Y ACUERDOS

Los acuerdos y contratos establecidos además de las legislaciones municipales y nacionales, establecían los montos y tipos de impuestos que los grupos mercantiles debían abonar al fisco. Pero aunado a ello, las solicitudes de exoneraciones de impuestos por parte de compañías ya constituidas, representaban privilegios adicionales otorgados por las autoridades para incentivar el progreso de un establecimiento mercantil.

Como bien lo expresa la teoría económica sobre la importancia de que el Estado diseñe políticas económicas que favorezcan la inversión. Con esa política de incentivos fiscales las instituciones promovieron el desarrollo de los gremios mercantiles. En la época de Gómez fueron comunes esas solicitudes de exoneraciones de impuestos.

Irene Rodríguez Gallad bien reseña la complacencia de la política fiscal gomecista: “Venezuela se convirtió así en un verdadero paraíso fiscal de la inversión extranjera. Los inversionistas mucho exigían y Juan Vicente Gómez bastante concedía” (Rodríguez, 1985:75).

Ha sido ampliamente reseñada por la historiografía las exoneraciones de impuestos a las industrias petroleras transnacionales, pero muchas pequeñas y medianas sociedades mercantiles regionales y nacionales de diferente naturaleza igualmente recibieron esos beneficios.

De esa forma la compañía tranvía solicitó al concejo municipal la exoneración de impuestos para importar rieles y clavos para modernizar el transporte: “La compañía tranvía de Maracaibo ha iniciado el cambio de fuerza de sangre por la eléctrica de la movilización de carros eléctricos en dos líneas, y quiere reconstruir la tercera”<sup>4</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1912).

La ampliación y mejoras de las vías de comunicación en la región zuliana ayudaban al incremento de las líneas del transporte, la modernización de la economía implicaba entonces ampliar las capacidades para poder contribuir con el traslado de bienes y personas. La electricidad era la panacea del desarrollo de las industrias modernas luego de la revolución industrial.

Ante ese aumento constante de la demanda, la empresa de electricidad crecía cada vez más en importancia en la región zuliana: “la empresa the Maracaibo Electric Light tiene razones múltiples para estar reputada



como una de las más útiles, liberales y progresistas de las compañías que actúan al presente en el estado Zulia” (Archivo Histórico del estado Zulia, 1914a).

Una economía moderna necesitaba del empleo de la electricidad tanto a nivel doméstico como en el campo industrial. Con todavía poca población la demanda doméstica no era muy elevada, pero en el campo de las empresas comenzaba a haber un aumento cada vez mayor de electricidad que se consolidaría años después.

En el caso de los medios de transporte, la electricidad permitía un traslado más rápido y eficiente, aunque lógicamente creaba mayores costos de inversión pero desarrollaba el transporte a gran velocidad. Los materiales para llevar a cabo la expansión de las líneas se importaron desde la empresa Pan American Trading company de New York (Archivo Histórico del estado Zulia, 1912).

New York había sido ya desde mediados del siglo XIX y comienzos del XX un centro importante para la economía zuliana y venezolana en general. Desde las actividades agroexportadora, las casas comerciales creaban conexiones desde el puerto de Nueva York y de ahí procedían más de la mitad de las importaciones. De esa manera la gran manzana se convirtió en el centro redistribuidor de la economía agroexportadora e importadora venezolana hacia localidades como Hamburgo, Marsella, Burdeos y Liverpool (Puerta, 2015).

Los vínculos con la economía estadounidense se fortalecieron en la medida que la explotación petrolera aumentaba. Los Estados Unidos comenzaban a sustituir a los países europeos como abastecedores de los mercados latinoamericanos. Se le daba preeminencia e incentivos fiscales al capital internacional y a algunas sociedades mercantiles locales que estuvieran en expansión, aunque siempre era notoria su vinculación con los capitales trasnacionales.

La mayoría de solicitudes de exoneración de impuestos fueron concedidas a las compañías tanto por instancias de gobierno local como por los órganos nacionales. El aumento de los ingresos fiscales debido a la explotación petrolera permitió aplicar esas políticas. Las importaciones lograron crecer en gran medida debido a esos alicientes, todavía la economía interna no era capaz de producir los materiales necesarios para la modernización de las sociedades mercantiles. En otra comunicación en años posteriores la compañía tranvía de Maracaibo otra vez se exime de cancelar nuevos impuestos:

“La empresa tranvía de Maracaibo solicita se le exonere de los derechos aduaneros: 160 toneladas rieles de acero, 60 cuñetes, clavos para los mismos pesando cada uno 92 kilogramos y 12 cuñetes, tornillos con tuerca para los mismos rieles, pesando cada cuñete 92 kilogramos, efectos que se importaran, de la ciudadela de la ciudad de New York”<sup>5</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1916).

Era evidente la expansión a lo largo de los años de la empresa de transporte favorecida por los incentivos fiscales dados por el gobierno regional y nacional. Cada vez se requerían mayores cantidades de materiales para el mantenimiento y expansión de las líneas de transporte. La dependencia hacia los mercados exteriores se acentuaba en la medida que se ampliaban la capacidad de esas empresas.

No había la propuesta de desarrollar una industria nacional ni siquiera para satisfacer los crecientes requerimientos de la industria petrolera. A pesar de instaurarse diversas compañías dedicadas a diferentes actividades económicas, la dependencia de materiales e insumos en el exterior fue evidente.

En el estado Zulia fue notorio siempre el movimiento portuario producto de una localización geoestratégica que favorecía las conexiones con los nuevos centros del capitalismo mundial. Por eso en los siguientes años la empresa tranvía de Maracaibo continuaba en su proyecto de ampliar sus líneas de comunicación: “Se solicita exoneración de derechos correspondientes a diez kilómetros de rieles completos importados para la empresa “tracción y fuerza eléctrica” con los cuales instalará la línea tranvía de Maracaibo”<sup>6</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1924).

Los diferentes gobernantes regionales, en este caso el presidente del estado Zulia Santos Matute, siempre mantuvieron su disposición para otorgar la exoneración de derechos a las empresas de gran envergadura como lo fue tranvía de Maracaibo para la región zuliana. De igual manera así como la empresa tranvía de Maracaibo

solicitaba esa exoneración de impuestos, la compañía de ferrocarril de Santa Bárbara al Vigía mantenía esos vínculos con las autoridades para obtener los mismos beneficios fiscales:

“Se importará cuatro bultos por el peso de setecientos setenta y cinco kilogramos, cuyos derechos arancelarios por contrato que tengo celebrado con el ejecutivo federal, ocurro ante ustedes a efecto de que se sirva dictar las órdenes correspondientes para que se decrete la exoneración del impuesto del 7%”<sup>7</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1917).

Fue notorio el florecimiento de obras en la región zuliana lo que favoreció la industria de la construcción, de esta forma se celebraron otros contratos con beneficios de exoneración de impuestos con el fin de importar materiales para la realización de obras públicas: “La piedra y el granzón que necesite el Estado para obras públicas quedan exonerados de todo impuesto municipal y lo mismo la piedra, calcárea que consumen en sus hornos los ciudadanos Sixta de Vicente y general Sánchez”<sup>8</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1919).

Los contratos celebrados con los particulares para efectuar obras públicas y darles facilidades con la exoneración de impuestos, era una manera de integrar a la elite económica de las regiones al nuevo proyecto de centralización política. Los nuevos caminos no solo incentivaba el progreso material, también permitía al gobierno tener un mejor control sobre el territorio nacional.

Es así como la realización de obras públicas buscaba dar respuesta al problema de la integración nacional y dar incentivo a una economía moderna. Además, tenía como propósito reforzar los mecanismos de dominación aplicados por el gomecismo al facilitar el traslado de sus tropas.

La construcción de escuelas, hospitales y demás obras de interés social ocupaban un lugar secundario en la administración como bien lo afirma Andrés Stambouli en referencia a las prioridades del gasto público:

“La acción del Estado sobre la sociedad se había circunscrito a la construcción y dotación de recursos para el equipamiento militar y vías de comunicación estratégicas se llevaron el grueso del gasto público, mientras las necesidades sociales de educación salud, vivienda, industrialización, fueron prácticamente desatendidas” (Stambouli, 2009:151).

La ciudadanía no había alcanzado derechos sociales todavía que serían conquistados años después de la caída del gomecismo. Sin embargo, si se tomaron medidas para favorecer a sectores económicos más vulnerables. El Banco obrero creado en 1928 por ejemplo buscaba construir casas para la clase trabajadora. Si bien puede ser cierto que lo social ocupaba un lugar secundario, no se puede afirmar que fue completamente desatendido. Pero tenía mayor prioridad favorecer a los sectores mercantiles con vínculos con el gobierno. Se daba apoyo a todo tipo de iniciativas de particulares.

Por tal razón, unos ciudadanos llegaron a solicitar a la gobernación del estado Zulia la exoneración de impuestos para importar un aparato para curtir pieles y una moto para transportar esos aparatos, además de 156 piezas de hierro para fabricar una casa particular<sup>9</sup> (Error 2: La referencia: 9 está ligada a un elemento que ya no existe) (Archivo Histórico del estado Zulia, 1924). Los ciudadanos alegaban para la aprobación de esa exoneración de impuestos:

“Nosotros en atención al buen gobierno que usted tan dignamente preside siguiendo rectamente las ideas del primer magistrado de esta república General Juan Vicente Gómez, las cuales son las de ayudar en todo a las industrias, comercio, agricultura etc, no hemos vacilado en ocurrir a usted para pedirle la exoneración de los derechos del 7% del estado que puedan causar esas dos importaciones”<sup>9</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1924)

Se mantenía un clima propicio para solicitar esas exoneraciones de impuestos en el ámbito regional y nacional. Aunque no siempre fueran otorgadas esas solicitudes, era evidente como existía un ambiente de confianza en las instituciones para apoyar la iniciativa de los hombres de negocios.

Los pequeños industriales también buscaban las exenciones fiscales para poder mantener a flote las pequeñas industrias. Tal es el caso de los fabricantes de jabón en la región zuliana que solicitaban impuestos más bajos: “los fabricantes de jabón importan la materia prima, y lo hacen a través de Breuer, Möller & Co. por no tener conexiones en el exterior ni capital suficiente. Piden cobrar solamente lo que corresponde a los industriales importadoras”<sup>10</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1914b).



Los pequeños negocios tenían la necesidad a través de las casas comerciales de poder colocar su producción en los centros del capitalismo internacional. La “industria” del jabón era muy doméstica y requería de materia prima proveniente del exterior para sostener su producción destinada en su mayoría al pequeño mercado local zuliano. Se trataba de minimizar los costos de producción por medio de la exoneración de esos impuestos para poder subsistir y hacer más rentable la pequeña industria.

Igualmente las compañías agrícolas recibían esos beneficios de exoneración de impuestos para impulsar la agricultura. A pesar del progresivo desarrollo de la explotación petrolera Gómez pensaba todavía como un hombre de campo, y varios de sus negocios estaban vinculados a la agricultura y ganadería.

De esa forma el Central azucarero Gran Vigía solicitó la exoneración de impuestos para importar maquinarias:

“Pedimos al ciudadano ministros de hacienda la exoneración de los derechos de las máquinas que introducíamos para el uso exclusivo del central azucarero Gran Vigía... pedimos a este también sirva eximirnos del impuesto de tres % que les correspondería a las rentas del estado”<sup>11</sup> (Archivo Histórico del estado Zulia, 1917).

Desde el principio el negocio azucarero fue de gran relevancia en el siglo XX sobre todo en la región zuliana, el petróleo no hizo que se dejara de lado esta importante actividad productiva cuyos rubros tenían cada vez mayor demanda en el mercado Europeo. Se buscaba obtener la exoneración de los impuestos de importación y de aquellas contribuciones exigidas por las rentas del estado Zulia, de esta forma se esperaba impulsar la producción azucarera.

Como plantea Marisol Rodríguez fue reiterativo las solicitudes de la compañía azucarera que lograron el beneplácito de las autoridades al servicio del Benemérito: “se sumó la decisión del gobierno gomecista que exoneró de impuestos la compra de maquinaria destinada a la producción de azúcar y los derivados de la caña a cambio de la lealtad de los sucrenses” (Rodríguez, 2005:3).

Era una política de modernización y expansión de las industrias mercantiles de diferente naturaleza que requerían ampliar la infraestructura y adquirir maquinaria moderna producto de un mercado interno y externo en expansión. Entre mayores beneficios reportaran la compañías mercantiles, más incentivos les serían otorgados por las autoridades regionales y nacionales.

Eran negocios efectuados por medio de una compleja trama de relaciones de poder. El sector privado de esta manera recibía con beneplácito estas medidas fiscales y económicas aplicadas por el gomecismo. La ciudadanía y gremios mercantiles siempre habían buscado alternativas para evitar las arbitrariedades de los gobernantes en la aplicación de impuestos.

## CONCLUSIÓN

Se dieron toda una serie de acuerdos, negocios y relaciones de poder que favorecía los consensos, por eso se dieron grandes incentivos al capital privado durante el gomecismo. La política fiscal fue propicia al desarrollo de los sectores privados en la región, por medio de exoneraciones de impuestos que permitieron la instauración de empresas y el aumento de las inversiones.

Los negocios se efectuaron y prosperaron solo a través de vínculos políticos con las autoridades públicas regionales y nacionales, quienes decidían el otorgamiento de las concesiones dando lugar a la formación de monopolios en la región. Se daban derechos exclusivos para explotar o comercializar algún bien durante varios años. Esto no permitió la libre competencia ni la igualdad ante la ley.

Hubo preferencias y conflictos de intereses en el marco de una relación no siempre armónica entre el gobierno con las compañías privadas que buscaban obtener mayores beneficios. Las conexiones políticas sirvieron para generar acuerdos con un gobierno que comúnmente intervenía en la economía para asignar privilegios bajo una concepción personalista del poder. Por tal razón, realmente no funcionaron los principios de un Estado liberal.

Por lo cual se daba una competencia entre los sectores mercantiles, no en el marco tradicional establecido dentro del liberalismo de ofertar mejores precios e innovaciones técnicas para la venta de mercaderías, en su lugar predominó una competencia en torno a la obtención de privilegios y prebendas obtenidas por medio de relaciones socio-políticas entre los agentes privados con el Estado.

Obtener beneficios por parte de los gobiernos era lo que permitía el establecimiento de contratos para el progreso de los grupos mercantiles. El Estado ayudó a la formación de monopolios, e incluso los gobiernos comienzan a participar como accionistas en determinadas empresas con promisorias expectativas de rentabilidad. De esa forma el análisis de la realidad económica y de los negocios debe estudiar el importante papel del Estado venezolano.

Es así como la prosperidad de los negocios y las concesiones no se dieron solo en el marco de la explotación petrolera durante el gomecismo en el Zulia, fue una política económica favorable a los sectores privados en términos generales, con incentivos dados a múltiples sectores económicos, sobre todo aquellos con vínculos políticos.

## REFERENCIAS

- Archivo Histórico del estado Zulia (1910). Ley de rentas sobre establecimientos mercantiles de 1907. Sección de Acervo Documental. Tomo 2, Legajo 6. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1911a). Sección de Acervo Documental. Tomo 3, Legajo 13. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1911b). Gaceta del estado Zulia, 25 de Abril de 1911, No. 59. Sección de Acervo Documental. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1912). Sección de Acervo Documental. Tomo 8, Legajo 13. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1914a). Periódico los Ecos del Zulia. Sección de Acervo Documental. Tomo 3, Legajo 1. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1914b). Sección de Acervo Documental. Tomo 1, Legajo 1. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1916). Sección de Acervo Documental. Tomo 4, Legajo 5. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1917). Sección de Acervo Documental. Tomo 3, Legajo 17. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1919). Sección de Acervo Documental. Tomo 4, Legajo 2. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1924). Sección de Acervo Documental. Tomo 2, Legajo 6. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1928). Decreto de la secretaria general del estado Zulia. Tomo 4, Legajo 2. Sección de Acervo Documental. Maracaibo, Venezuela.
- Archivo Histórico del estado Zulia (1933). Decretos y resoluciones del estado Zulia 1931-1934. Sección de Acervo Documental. Maracaibo, Venezuela.
- Brewer, Allan (1997). Las constituciones de Venezuela. Caracas, Venezuela. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Pp. 1210.
- Caballero, Manuel (2011). Historia de los venezolanos en el siglo XX. Caracas, Venezuela. Editorial Alfa. Pp. 396.
- Foucault, Michel (1996). Genealogía del racismo. Argentina. Editorial Altamira. Pp. 220.
- González, María (1991). Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco. Caracas, Venezuela. Universidad Central de Venezuela. Pp. 350.
- Puerta, Lorena (2015). "La inversión extranjera en Venezuela: De las casas comerciales a las compañías petroleras (1850-1975)". Revista Tiempo y Espacio. Vol. 25, No. 63. Caracas, Venezuela. Pp. 15-33.
- Rodríguez, Irene (1985). Perfil de la economía venezolana durante el régimen gomecista. En: Pino, Elías (Coordinador). Juan Vicente Gómez y su época. Caracas, Venezuela. Monte Ávila Editores. Pp. 69-90.
- Rodríguez, Marisol (2005). "Gómez el inversionista azucarero". Revista Mañongo. Vol. XIII, No. 25. Venezuela. Pp. 9-41.

- Smith, Adam (2002). Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones. España. Editorial Alianza. Pp. 824.
- Stambouli, Andrés (2009). La política extraviada. Un historia de Medina a Chávez. Caracas, Venezuela. Fundación para la cultura urbana. Pp. 239.
- Sullivan, Wiliiam (1976). Situación económica y política durante el periodo de Juan Vicente de Gómez, 1908-1935. En: Política y economía en Venezuela 1810-1976. Caracas, Venezuela. Edición de la Fundación John Boulton. Pp. 247-271.

## NOTAS

- 1 Contrato relativo al establecimiento de tranvía eléctrico al ciudadano doctor Fernando Lossada Días. Año 1911, tomo 3, legajo13.
- 2 Contrato de automóviles ómnibus para el estado Zulia, celebrado entre el ejecutivo del Zulia y el ciudadano Rodolfo Hernández. Año 1912, tomo 8, legajo13.
- 3 Resuelto por el Secretario General de gobierno, el 23 de mayo de 1933.
- 4 Lucio Troconis dirige comunicación al presidente del concejo municipal, solicitando la exoneración de impuestos para importar rieles y clavos.
- 5 Comunicación dirigida al Secretario General de gobierno por la cámara. Año 1916, tomo 4, legajo 5.
- 6 Comunicación dirigida al presidente del estado Zulia. Año 1924, tomo 2, legajo 6.
- 7 Comunicación dirigida por U.A Redondo contratista del ferrocarril Santa Bárbara al Vigía a la sección de Hacienda y Fomento. Año 1917, tomo 3, legajo 17.
- 8 Contrato celebrado con el señor Miguel Ángel Nava. Año 1919, tomo 4, legajo 2
- 9 Comunicación dirigida por Christen Zingg, al presidente del estado Zulia. Año 1924, tomo 2, legajo 6
- 10 Comunicación dirigida por Domingo costa CO, al tesorero general del estado. Cuentas del estado. Año 1914, tomo 1, legajo 1.
- 11 Comunicación dirigida por Boscán Matos al Ministro de Hacienda. Año 1917, tomo 3, legajo 17.