



Memorias. Revista Digital de Historia y
Arqueología desde el Caribe
E-ISSN: 1794-8886
memorias@uninorte.edu.co
Universidad del Norte
Colombia

Urdaneta Quintero, Arlene
Intereses y rivalidades regionales en la Venezuela Caribeña
Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, núm. 4, 2006
Universidad del Norte
Barranquilla, Colombia

Available in: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85520405>

- ▶ How to cite
- ▶ Complete issue
- ▶ More information about this article
- ▶ Journal's homepage in redalyc.org

INTERESES Y RIVALIDADES REGIONALES EN LA VENEZUELA CARIBEÑA

Arlene Urdaneta Quintero*
arleurdaneta@cantv.net

Resumen

Durante su primer gobierno (1870–1877), el Presidente Antonio Guzmán Blanco desarrolló un programa que aspiraba a centralizar política y económicamente a Venezuela. Una de las disposiciones aprobadas fue el cierre de los puertos de Maracaibo y La Vela, para las operaciones de importación y exportación realizadas desde los Andes venezolanos y colombianos, a través del Caribe. Estas funciones fueron transferidas al distante Puerto Cabello. Gran parte del occidente del país fue afectado por esta medida que no consideraba la larga tradición histórica de centros económicos que por centurias habían liderado las actividades agroexportadoras de sus respectivos ámbitos comerciales. La medida no sólo perjudicó los intereses de la región histórica del Lago y de Coro, favoreció a grupos económicos rivales establecidos en la región norcentral, asociados con el presidente de la república. En el caso particular del Zulia, el cierre del puerto de Maracaibo afectó a financieros, pequeños y grandes comerciantes, transportistas, navegantes, marineros, productores y diferentes colectivos del estado; otros sectores perjudicados fueron los comerciantes vinculados con esta actividad en Colombia y Curazao.

Palabras clave: aduanas, Guzmán Blanco, región, Zulia, Maracaibo, Curazao, Venezuela, Colombia, Caribe.

Abstract

During his first government (1870–1877), the President Antonio Guzmán Blanco developed a program that aspired to centralize Venezuela politic and economically. One of the approved dispositions was to close Maracaibo's and La Vela ports, for the importing and export operations carried out from the Venezuelan and Colombian Andes, through the Caribbean. These functions were transferred to the distant Puerto Cabello. An extensive part of the West Country was affected by this measure that did not consider the long historic tradition of economic centres that for centuries had headed the farming export activities of its respective commercial environments. The measure did not only damaged the interests of the historic region of the Lake and Coro, even favoured economic rival groups established in the north-centre region, associates with the republic president. In the Zulia particle case, the Maracaibo's port closing action affected financial experts, small and big merchants, truckers, seafaring, sailors, producers and different state collective; other affected sectors were the merchants linked with this activity in Colombia and Curaçao.

Keywords: customs, Guzmán Blanco, region, Zulia, Maracaibo, Curaçao, Venezuela, Colombia, Caribbean.

* Doctora en Ciencias Humanas. Magíster en Historia de Venezuela. Licenciada en Educación (Mención Ciencias Sociales). Profesora Titular de la Universidad del Zulia. Investigadora del Centro de Estudios Históricos en el Programa “La región occidental en la formación del Estado Nacional en Venezuela. Patrimonio e identidad. Siglos XV – XX

Introducción

“[Guzmán Blanco había]....arrebatado su aduana marítima; expropiole después sus salinas, hostilizó su marina mercante, encerró a sus hijos en oscuros calabozos, y sirviéndose para instrumento de su venganza de aquellos mismos a quienes el pueblo encargara el noble encargo de guardar sus derechos y sostener su soberanía; hizo del Estado [Zulia] un feudo, despojolo de su autonomía, burlose de su honra, mancillolo en su dignidad, y usurpando para otros la importancia mercantil que había alcanzado, hízolo tributario de otro Estado...”. *El Mensajero*, núm. 13. Maracaibo, 19 de diciembre de 1877.

En Venezuela, los tres momentos del gobierno de Guzmán Blanco conocidos como el Septenio, Quinquenio y Bienio constituyeron el período denominado por la historiografía: *guzmancismo*, coyuntura de singular importancia para la comprensión del proceso de formación del Estado nacional. Durante 1870 y hasta 1888, el gobernante liberal ejecutó un programa de reformas políticas y económicas para crear condiciones que hicieran posible una mayor centralización del poder político y económico en Caracas; además favoreció los intereses particulares de la región norcentral en perjuicio de los sectores dominantes afianzados en otras regiones del país.

En el Septenio (1870 - 1877), el choque entre los diversos grupos de poder se hizo más patente debido al alcance de las medidas tomadas por el gobierno central: en este primer período se aprobó, entre otras disposiciones, el cierre de las aduanas de Maracaibo en el estado Zulia, y La Vela en el estado Falcón para el comercio marítimo con el Caribe. La concentración de las actividades agroexportadoras del occidente de Venezuela en Puerto Cabello favoreció el control de los ingresos fiscales y la gobernabilidad del país.

Estas disposiciones generaron un significativo impacto en las regiones afectadas, particularmente en el Zulia, donde el puerto de Maracaibo había liderado la actividad comercial y financiera de una amplia zona fronteriza vinculada más con el Caribe que con el resto del territorio venezolano; espacio social que durante centurias había articulado los intereses de productores, comerciantes, navegantes, financieros de la cuenca del Lago de Maracaibo, Andes venezolanos (actuales estados Trujillo, Mérida y

Táchira), áreas productivas del departamento de Santander en Colombia y territorio de la península binacional de la Guajira.

Las repuestas de varios colectivos sociales al cierre del puerto de Maracaibo fueron diversas, en el Zulia las protestas de negociantes locales y extranjeros, políticos, navegantes, marineros, productores y pueblo común no se hicieron esperar. En los Andes venezolanos, la medida representó una posibilidad para liberarse del control comercial y fiscal impuesto por la ciudad-puerto de Maracaibo desde el período monárquico; por su ubicación estratégica en el cuello del amplio Lago, este se convirtió en una autopista lacustre para la exportación de miles de cargas de café, entre otros rubros, e importación de materias primas y bienes procedentes de Europa y Norteamérica, que por el Caribe llegaban a tierras interioranas de la Venezuela profunda.

La medida centralizadora de Guzmán Blanco fue un valioso recurso político para someter al estado Zulia, debido a su amplia tradición contestataria, luchas autonómicas y amenazas separatistas. Al profundizar en las rivalidades entre andinos y zulianos, el poder central del país se divide para gobernar la región, sobre todo cuando se transfirió parte de la responsabilidad a los andinos, aludiendo que la medida ejecutiva era justa porque era una demanda de los pueblos sometidos a la “tiranía de Maracaibo”. En esta coyuntura se expresaron las antiguas rivalidades entre productores y comerciantes de una unidad funcional articulada, más por necesidad que por compartir similares intereses.

El gobierno de Guzmán Blanco ha sido considerado por la historiografía venezolana como el más liberal y modernizador del siglo XIX, por optimizar el funcionamiento del Estado, centralizar la administración pública, dinamizar la economía, captar inversión de capitales extranjeros y mejorar los servicios públicos, entre otros aspectos; sin embargo, a la luz de los sucesos ocurridos en el Zulia, estos años tuvieron un significado contrario por la crisis económica, política y social que desencadenó el cierre del puerto de Maracaibo.

Las regiones caribeñas de Venezuela

A lo largo de su agitada vida política, Antonio Guzmán Blanco tuvo oportunidad de palpar muy de cerca la realidad del país que le tocaría gobernar a partir de 1871. Hijo del fundador del partido liberal y compañero de campaña del presidente de la federación Juan Crisóstomo Falcón, vivió los problemas que afectaban la administración política de la república. Entre ellos, las dificultades del Estado central por colectar recursos fiscales aduanales que impulsaran el proyecto del gobierno de turno.

A las dificultades administrativas se sumaban las limitaciones para centralizar el poder en vista de la resistencia de los gobiernos provinciales-estatales, luego de 1864, a cumplir con las contribuciones que establecía la constitución. Pervivía en el imaginario y práctica política de los gobiernos descentralizados el legítimo derecho de mantener la soberanía y autonomía de sus jurisdicciones en función de los intereses propios; posición fundada en el sistema republicano venezolano que contemplaba, desde 1830, una organización mixta donde los elementos del Estado unitario convivían con los de uno federal.

Desde la Independencia, la defensa de la federación constituyó un punto neurálgico para impulsar el proyecto republicano y mantener la unidad territorial. Así, los gobiernos de “la Unión”, debían considerar el componente federal en vista de que las pretensiones centralizadoras originaban una significativa resistencia de los diversos poderes locales.

Esta realidad fue heredada por el liberal masón Guzmán Blanco, quien además de gobernar un país signado por la anarquía debía superar las dificultades que imponía un territorio desarticulado por no existir adecuadas vías de comunicación, sistema de correo, relación entre los diversos grupos de poder locales y una economía nacional; existían por el contrario espacios relacionados entre sí por definidos intereses regionales. Se agregaban a esta realidad los problemas de gobernabilidad por las leyes e instituciones inadecuadas, la burocracia, corrupción, analfabetismo, insalubridad, entre otras causas.

Una revisión a las singularidades geográficas del territorio venezolano explicaría la fuerza articuladora de estos espacios regionales, al igual que las dificultades para la centralización del gobierno. Las ventajas de las áreas productivas y comerciales sobre el negocio con el Caribe, incluso de los extensos llanos que gozaban de la autopista fluvial del río Orinoco, habían evitado que existiera una ciudad o metrópoli preponderante; Caracas no lo era a principios del siglo XIX cuando lideraba el proceso de Independencia¹. En el siglo XVIII, cada provincia de la Capitanía General poseía un puerto particular por el cual zarpaban sus productos.

En este sentido, afirmaba en los inicios del siglo XX el intelectual venezolano Laureano Vallenilla Lanz: “Basta considerar la posición de las provincias, sus relaciones más o menos íntimas con las islas de Barlovento y las grandes de las Antillas, la dirección de las montañas y el curso de sus ríos, para concebir que Caracas no podrá ejercer jamás una influencia política muy poderosa sobre los países de que ella es capital”. Agrega: “Es una inmensa ventaja para las provincias de Venezuela no ver todas sus riquezas territoriales dirigidas a un mismo punto, como sucede con las de Nueva Granada y México que reflujo en Veracruz y Cartagena, sino ofrecer el cuadro de un gran número de ciudades casi igualmente bien pobladas, formando como otros tantos centros diversos de comercio y civilización”².

Las economías regionales se definieron en la larga duración. Durante la monarquía estos espacios fueron marginados de la política colonial; las regiones con distintos centros políticos y económicos constituyan sociedades diferenciadas que actuaban en función de sus intereses³; situación fortalecida por la inexistencia de unidad eclesiástica, política, judicial y territorial. Finalizando el siglo XVIII es cuando se crea la Capitanía General de Venezuela, la cual no logró centralizar la actividad política y fiscal en las nuevas

¹ Para una visión más amplia de la incidencia de esta realidad social en el proceso de independencia en Venezuela, véase: Arlene Urdaneta y Germán Cardozo “El federalismo durante la independencia de Venezuela: rivalidades regionales y negociaciones políticas”. *Colectivos sociales y participación popular en la Independencia hispanoamericana*, Maracaibo, Universidad del Zulia - El Colegio de Michoacán - Instituto Nacional de Antropología e Historia de México, 2005.

² Vallenilla Lanz en *Obras completas. Disgregación e integración*, tomo II, Caracas, Universidad de Santa María, 1984, p.133.

³ Véase la obra de Germán Cardozo Galué, *Maracaibo y su región Histórica. El circuito agroexportador (1830 -1860)*, Maracaibo Universidad del Zulia, 1991.

instituciones centralizadoras⁴. La larga dependencia de distantes centros, como el Virreinato de Nueva España o del Perú y luego de Nueva Granada, favoreció que las gobernaciones y ciudades-provincias afianzaran sus respectivos poderes políticos autónomos y organizaran regiones económicas⁵.

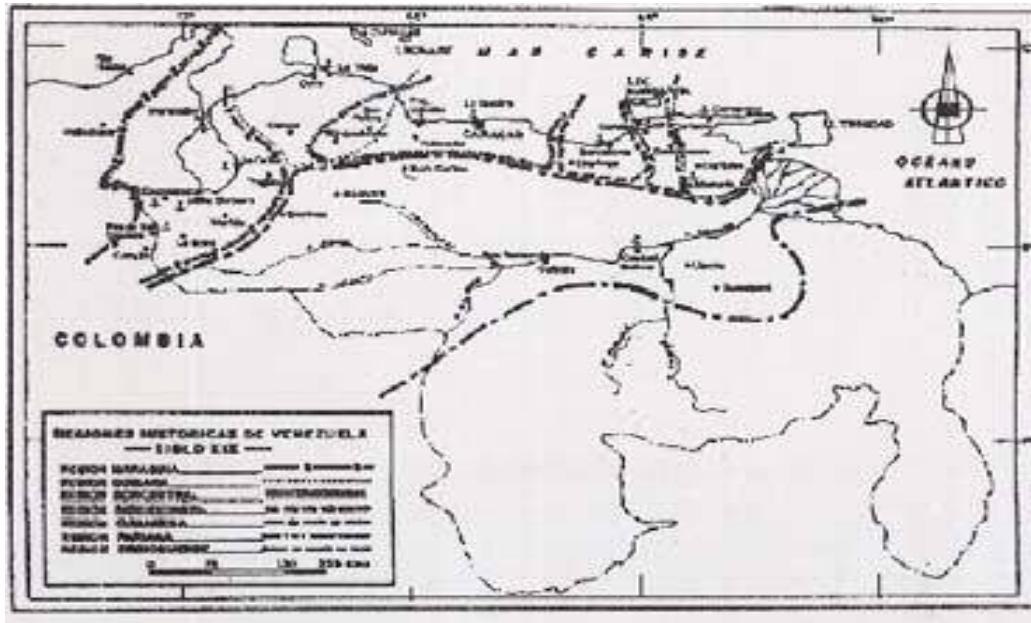
En síntesis, Venezuela hacia 1870, mantenía las características socioeconómicas de fines del siglo XVII; en ella coexistían economías fundamentalmente agroexportadoras, cimentadas en torno a ciudades o puertos niales, vinculados de manera directa y preferentemente con el exterior a través de comerciantes, extranjeros en su mayoría. Cada una de ellas, por su propia especificidad y dinámica, había llegado a conformar regiones históricamente diferenciables en cuanto a las particularidades de su proceso de ocupación, poblamiento, destino y especialización de las áreas productivas, redes mercantiles, rasgos culturales, etc. Economías paralelas que competían entre sí por capitales y mercados, reforzadas durante centurias por la autonomía administrativa ejercida de hecho.

⁴ El 8 de diciembre de 1776 se dicta Real Cédula que crea la Intendencia de Caracas con jurisdicción sobre las provincias de Venezuela, Cumaná, Guayana, Maracaibo y Margarita. Un año después se agregan a la Capitanía General de Caracas las provincias de Cumaná, Guayana, Maracaibo y Margarita. En 1786 se aprueba la Audiencia de Caracas que ratifica la jurisdicción de la Capitanía General de Venezuela e Intendencia de Caracas y en 1793 se establece el Consulado de Caracas como organismo de fomento. En 1803 se aprobó por Bula Papal el arzobispado de Caracas que integraba en lo religioso la Intendencia y la Capitanía General. Estas medidas respondían a la necesidad de mayor control sobre Tierra Firme, dependientes de instancias ubicadas en Santo Domingo o Santa Fe de Bogotá. Dinamizar la economía y fortalecer las gobernaciones y municipalidades demandaron estas disposiciones.

⁵ A modo de ejemplo se puede citar el caso de la Provincia de Cumaná ubicada en el oriente de Caracas. Carracciolo Parra Pérez resume las singularidades de los nexos administrativos de esta jurisdicción hacia 1811, cuando Caracas declara la Independencia de España; como ejemplo toma el caso de Cumaná que se “considera hacía siglos igual a Caracas” porque “Los nexos administrativos entre ambas eran relativamente recientes y lo bastante relajados para no haber destruido un pasado de mutua independencia y aún de rivalidad”. Señalaba: “la gobernación de Cumaná, que comprendía para el último tercio del siglo XVIII las tres jurisdicciones de Nueva Andalucía, Nueva Barcelona y Guayana, se habían administrado hasta entonces sin sujeción alguna a Caracas. El gobernador estaba subordinado para los negocios civiles al virrey de Santa Fe y recibía las reales cédulas por intermedio del Consejo de Indias y conducto del secretario de Nueva España. En materia judicial, Cumaná y Barcelona dependían de la Audiencia de Santo Domingo, Guayana, de la de Santa Fe. En el orden religioso, todas tres obedecían al obispo de Puerto Rico, representado por un superintendente vicario. El tribunal de Cruzadas de aquella isla tenía en Cumaná un comisario y dos del Santo Oficio de Cartagena. Apenas la hacienda estaba sometida a la Tesorería Real de Caracas. Margarita obedecía directamente a Caracas en lo militar, pero dependía de Cumaná en cuanto a hacienda. Las reales ordenanzas de los últimos años no habían cambiado radicalmente tal estado de cosas...”. Carracciolo Parra Pérez, *Historia de la Primera República de Venezuela*, Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1992, pp. 213 - 214.

Guzmán Blanco, para vencer y superar algunos de estos hechos condicionantes de la ejecución del proyecto de gobierno que aspiraba a la centralización político-administrativa e integración territorial, debía asegurar e incrementar los recursos económicos provenientes de las rentas aduanales, principal y casi única fuente de ingresos en un país eminentemente exportador de rubros agrícolas e importador de bienes manufacturados e industriales. Estos recursos, además de facilitarle el dominio militar y político de Venezuela, le proporcionarían medios para impulsar las obras públicas, financiar la burocracia gubernamental y pagar las crecientes deudas del fisco nacional. Durante su primer período de gobierno, por lo tanto, la gestión se concentró en instrumentar mecanismos que garantizaran el control de las aduanas. Para lograrlo debía enfrentar, pues, no a una Venezuela medianamente homogénea, conformada por una economía integrada con intereses sociales y políticos comunes y una misma cultura, sino a varias “venezuelas”, por decirlo de algún modo; cada una de ellas con su particular estructura de poder económico y político. Una breve semblanza de cada una de ellas permitirá comprender el alcance de las medidas centralizadoras de Guzmán Blanco, quien decreta en 1874 el cierre de los puertos de Maracaibo y La Vela, dos de los más importantes del occidente del país, para transferir todas las operaciones portuarias al de Puerto Cabello, más próximo al poder central, intereses personales y de sus asociados.

El punto de partida para evaluar el alcance de esta medida es considerar la existencia, a inicios del siglo XIX, de *Regiones Históricas* funcionales, estructuradas en torno a ciudades o puertos que las vinculaban con el exterior: la de Maracaibo abarcaba las extensas y ricas áreas productivas andinas venezolanas y parte de las colombianas; el eje Coro-La Vela, constituido por las llanuras falconianas, sierras y áreas de los valles de Carora, Tocuyo y Barquisimeto; en el centro dos ejes comerciales: Valencia-Puerto Cabello y Caracas-La Guaira y los ricos valles aledaños; en el oriente los puertos nodales de Barcelona, Cumaná, Carúpano y Maturín; y finalmente, en el sur, la más amplia región que gravitaba hacia Ciudad Bolívar. En cada una de ellas los grupos dominantes competían entre sí por conservar el poder sobre su área de influencia extendida hacia amplios y disímiles territorios.



Se parte de lo que "primo visu" da unidad funcional al hecho: la presencia, en casi toda la actual Venezuela de circuitos agroexportadores relativamente autónomos y desvinculados entre sí, pero integrados a los centros hegemónicos de la economía capitalista en desarrollo. La unidad estructural y lo diverso en cuanto a la base territorial y relaciones sociales de producción, élites de poder, cultura, entre otros aspectos, emergen paulatinamente a medida que avanzan los estudios monográficos y microhistóricos sobre esos espacios, definidos previa y tentativamente como *Regiones históricas*, para de algún modo limitar el objeto inmediato de las investigaciones, de acuerdo a las fronteras establecidas por el propio proceso económico y en algunos casos expresado, durante la monarquía, por las demarcaciones político-administrativas.

Desde inicios del período colonial, y como resultado de la dialéctica del proceso, se fueron organizando en la actual Venezuela regiones económicas y sus respectivos mercados internos, a medida que se consolidaba el proceso fundacional y se descubrían vías de comunicación expeditas. Desde mediados del siglo XVIII la Corona española, ante la creciente demanda del mercado capitalista europeo, insistió en la necesidad de cultivar y comerciar aquellos productos que garantizaran mayores ingresos rentísticos, interés revelado en la expansión de los circuitos agroexportadores coloniales que sirvieron de base estructurante regional.

Cada uno de ellos constituyó espacios diferenciados en función de las características geográficas (clima, suelo, niveles pluviométricos, existencia de valles y abas, salubridad, etc.), vías de comunicación y accesibilidad a las áreas productivas, particularidades propias del proceso fundacional, resistencia indígena, función y efectividad de las misiones, posibilidad de realizar actividades ilícitas y de las propias modalidades del control político y administrativo instrumentado por España. A su vez, cada circuito generó su propia economía de subsistencia sobre la cual descansaba la producción y el comercio exterior, lo que garantizaba la estabilidad del emplazamiento y la supervivencia humana de quienes participaban en la causa.

A medida que avanzó el siglo XVIII se evidenciaba el dinamismo comercial de los puertos, destacándose Puerto Cabello y La Guaira, los cuales exportaban significativos volúmenes de productos agrícolas (cacao, tabaco, algodón, añil, etc.) y pecuarios: mulas y cueros; les seguían en importancia Maracaibo, La Vela, Angostura y otros puertos de oriente⁶. Cada circuito estaba constituido por áreas productivas y redes comerciales con sus respectivos centros de acopio, sitios de paso y puertos; estos eran el punto de contacto con el exterior para vender la producción y adquirir mercancías y materias primas que no se producían en la región. Entrelazaba los circuitos una compleja y dificultosa red comunicacional (vías terrestres, fluviales, lacustre y marítimas), transitada por mulas o embarcaciones adecuadas a las exigencias del medio y del momento.

Las condiciones geográficas: zonas insalubres, páramos, ciénagas, selvas, ríos torrentosos o parcialmente secos durante el invierno, desiertos y áreas rocosas, fueron impedimentos naturales, limitantes de la comunicación entre ellos; sólo existió un incipiente comercio interregional para abastecer de sal, pescado, artesanías, entre otros productos que complementaban las necesidades básicas. Los conocimientos científicos y técnicos del momento no ofrecían el soporte que necesitaba el hombre para superar las barreras espaciales; de ese modo se fueron estructurando, expandiendo y posteriormente consolidando *Regiones históricas* aisladas unas de las otras, más vinculadas con el

⁶ Eduardo Arcila Faría, *Economía Colonial de Venezuela*, Caracas, Italgráfica S. R. L, tomo I, 1973, pp.153 - 158.

exterior que entre sí, directamente relacionadas con España, mercados europeos o antillanos, a través del comercio lícito y el contrabando.

Estos espacios se hallaban relacionados por obligados vínculos socioeconómicos, producto de las necesidades del momento. Para el siglo XIX las regiones históricas incluían distintas instancias jurídico-administrativas (provinciales, estadales o nacionales) con sus respectivos centros políticos autónomos, afianzados en una constitución centro-federal y sustentados en una estructura de poder interna propia; intereses locales que no se correspondían plenamente con los de la región económica donde estaban inmersos. Cada centro político de las distintas entidades, a pesar de estar integrado a una unidad regional mayor por necesidades de índole económica, era rival de los demás por problemas fronterizos o por la política fiscal del gobierno local que gozaba de este privilegio, normalmente por razones geográficas. A su vez, cada centro de poder provincial o estadal, como fuerza autónoma, se enfrentaba con el caraqueño, lo que complicaba la centralización y el ejercicio del poder en la capital de la República ante la diversidad de demandas y formas de oposición, pero lo favorecía en la medida que esta fragmentación de poder, producto de los conflictos internos regionales, dificultaba la creación de alianzas propulsoras de acciones separatistas y condujera a un desmembramiento del territorio.

Circuitos agroexportadores, aduanas y poderes locales

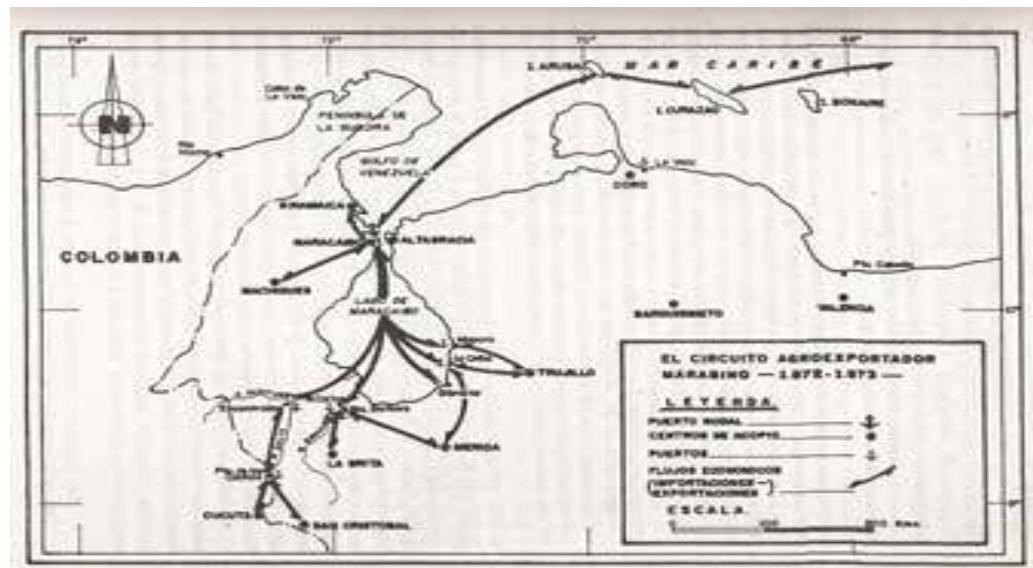
Hacia mediados del siglo XIX varias *Regiones históricas* se definían en el país. De oeste a este la amplia franja norte costera estaba delineada por los intereses de comerciantes y productores que convergían en los principales puertos caribeños de tierra firme: Maracaibo, La Vela, Puerto Cabello, La Guaira, Barcelona, Cumaná y Carúpano. Los productos agrícolas y pecuarios, al igual que las mercancías manufacturadas o industrializadas de los mercados europeos transitaban por ellos a través de las islas del Caribe como puntos de trasbordo y de negocios: Curazao, Aruba, Santo Tomás, Trinidad, Jamaica, Cuba, Puerto Rico, entre otras. Los extensos llanos, ricos por la actividad ganadera y otras zonas agrícolas del pie de monte andino o costero también se relacionaban con el Caribe a través de la amplia red fluvial del río Orinoco, bajo el control del puerto de Ciudad Bolívar.

En el flanco occidental la cuenca hidrográfica del Lago de Maracaibo aproximaba extensas áreas productivas interioranas de Colombia y de Venezuela, región fronteriza articulada por el puerto lacustre de Maracaibo, punto de trasbordo más importante, cuya ubicación garantizaba una comunicación más rentable con el exterior. La *región del Lago* unió durante siglos a las llanuras del Zulia con el amplio anfiteatro andino de la cuenca venezolana y colombiana; las ventajas de la comunicación lacustre favorecían el tránsito de productos y mercancías que se movilizaban por los escarpados caminos del pie de monte y por los cambiantes cauces confluidos en el Lago.

Esta región mediterránea, hacia mediados del siglo XIX, relacionaba dos subregiones diferenciadas: la andina y la lacustre. La primera tapizada por haciendas, hatos, estancias y otras parcelas donde los principales centros de acopio se constitúan en puntos de paso obligado, así, Escuque era el centro de acopio del área trujillana, que incluía los poblados de Monay, Pampán, Boconó, Trujillo y Timotes; Mérida lo era de Chachopo, Mucuchíes, Acequia, Ejido, Pueblo Nuevo y Jají; Bailadores para La Grita, Guareque y Pregonero, y el eje San Cristóbal-Cúcuta para Táriba, Capacho, San Antonio, Lobatera, Pamplona y Salazar de las Palmas⁷.

Las áreas agrícolas y pecuarias de las tierras llanas en la subregión lacustre, se conectaban a través de un rosario de puertecillos ubicados en la costa del Lago o en los ríos naveables del suroeste; el puerto de La Ceiba centralizaba el tránsito del sur del Lago, nutrido por el comercio y movilizado por cientos de embarcaciones procedentes de puertos fluviales como Encontrados, La Horqueta y Los Cachos, y lacustre como Santa María, San Antonio, San José, Bobures y Gibraltar. En la costa oriental del Lago otros como Lagunillas, Cabimas, Altagracia, constituían puntos de trasbordo y abastecimiento de áreas como Carora, Tocuyo y Dabajuro. Maracaibo, centro poblado que concentraba la mayor población, era también abastecido por La Cañada, fértiles tierras de Perijá y la producción pecuaria de Valledupar en Colombia; complementaban la demanda maracaibera los indígenas Wayúu de la Guajira colombo-venezolana. Por las singularidades de esta región, el contrabando, favorecido por el comercio de tránsito a Colombia, hacía más lucrativos los negocios en el puerto de Maracaibo.

⁷ Véase Germán Cardozo Galué, *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830 - 1860*, Maracaibo, Universidad del Zulia, 1991, pp.43 - 49.



En las casas comerciales matrices y filiales establecidas en Maracaibo y principales ciudades del hinterland del Lago, los comerciantes criollos y extranjeros, principalmente alemanes, ejercían el control del comercio del café, cueros, tabaco, maderas, panelas, cacao, sal, cocos, entre otros. Las principales firmas comerciales estaban asociadas con intereses establecidos en la isla de Curazao o con otros de Alemania y Estados Unidos. Se destacaban Blohm Mecklemburg & Cía, Minlos Brewer & Cía, Munch Van Dissel & Cía, Chiososone Bruno & Cía, Ferrero & Spannochia, Francisco Fossi & Cía, Andrés Roncagolo & Cía, Moderhan Josuah Henríquez, Benjamín Henríquez, Benjamín David Jesurum, José Vicente Urdaneta y José Ignacio Valbuena. Alemanas las más fuertes, seguidas por italianas y holandesas; representaban a quienes las fuentes de la época denominaron “el alto comercio”.

Las firmas comerciales controlaban las importaciones y exportaciones del circuito agroexportador y disponían del numerario para financiar la producción y promover otras negociaciones. Junto a ellos operaba el “pequeño comercio”, en este segundo grupo se deben ubicar a la mayoría de los comerciantes marabinos y extranjeros que operaban en la plaza desde inicios de la República, o sus descendientes, y que habiendo ejercido el control del circuito fueron desplazados, a partir de mediados del siglo, principalmente por el capital alemán. Eran comisionistas, agentes comerciales, almacenistas al detal y prestamistas; actividad esta última que les permitió mantener posición económica y

acrecentar el patrimonio territorial e inmobiliario. Pueden mencionarse como integrantes de este sector a Manuel y Antonio Aranguren, Joaquín Arocha, Guillermo Cook, José María Lares, Francisco de Paula Meoz, Jorge Arocha, Elías Sánchez Peña, Juan N. Santana, Tomás Troconis, Eduardo Penny & Cía y Federico Harris hijo.

Para el año económico 1873 - 1874 los valores importados por la aduana de Maracaibo sumaban 2.481.357 pesos y los exportados 3.572.406 pesos. Si a esto se agregan 1.998.833 pesos declarados en tránsito hacia Colombia, tendríamos que el movimiento mercantil por la Aduana de Maracaibo alcanzaba, en vísperas de su cierre, un total de 8.502.596 pesos, monto muy próximo a los 8.161.553 de Puerto Cabello y los 8.324.933 de La Guaira. El mayor volumen de las exportaciones marabinas estaba representado por los 10.477.361 kilogramos de café frente a los restantes 2.229.663 Kg. de algodón, cacao, cueros, maderas, etc.⁸ En términos fiscales, el aporte de Maracaibo no se correspondía a su sobresaliente posición aduanal. Mientras el tesoro nacional recibió durante ese año económico las sumas de 1.883.689 y 1.225.203 venezolanos de La Guaira y Puerto Cabello, respectivamente, la aduana de Maracaibo sólo contribuyó con 547.194 venezolanos.

Vecina a la del Lago, la *región coriana* abarcaba los hatos y haciendas ubicados en las llanuras, serranías falconianas y en los valles del Tocuyo y Barquisimeto. Desde estas áreas productivas se enviaba gran parte de la producción de café, cacao, tabaco, cueros, caña de azúcar, entre otros, al centro principal: Coro, a través de una extensa red comunicacional, fundamentalmente terrestre, transitada por recuas de mulas. Una compleja red de ciudades y pueblos constituían los centros de acopio (Capatárida, Dabajuro, Carora, El Tocuyo, Barquisimeto, etc.); la producción era remitida al exterior a través del puerto de La Vela. Para el año económico de 1873 - 1874 la aduana de La Vela generó un ingreso total de 272.991,26 venezolanos, denominación que sustituyó la de pesos, constituyéndose en la cuarta del país, luego de La Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo⁹.

⁸ *Estadística Mercantil de Venezuela. Año económico 1873 - 1874*, Caracas Imprenta de la Opinión Nacional, 1875, p. 395.

⁹ Tomás Carrillo Batalla, *Historia de las finanzas públicas en Venezuela*, tomo XVII, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1984 - 1987, p.168.

Parte de estas áreas productivas se afectaron por la guerra de Independencia, sin embargo se observa una rápida recuperación en la medida que la producción local satisfizo la demanda de la población y se extendió el cultivo del café hacia zonas más elevadas de las serranías y cordilleras cercanas¹⁰. La economía de la región se favoreció de la presencia de comerciantes judíos curazoleños establecidos en Coro, y desde allí financiaron la producción y controlaron gran parte de las operaciones mercantiles con Holanda y otros mercados europeos. Hacia mediados del siglo XIX estaban instalados los Jesurum, Senior, De Castro, Levy, Maduro, De León, Henríquez, Da Costa Gómez, De Lima, De Sola, Curiel, entre otros¹¹. Algunos de ellos se relacionaban con firmas mercantiles establecidas en Maracaibo, Puerto Cabello y La Guaira; pero para la mayoría, el centro de operaciones lo representaba la región coriana que ofrecía las ventajas del comercio caribeño, lícito e ilícito.

A pesar de la cercanía de las áreas tocuyana y barquisimetana a Puerto Cabello, éste no logró captar el comercio de toda la producción a pesar de ofrecer una infraestructura portuaria mayor; el distante puerto de La Vela poseía mayores ventajas para desarrollar un provechoso contrabando, y presentaba además mejores condiciones climáticas al transitar por terrenos secos pero salubres. Por el contrario, en la desembocadura del río Yaracuy, ruta más expedita hacia Puerto Cabello en la época, se formaban zonas anegadizas y pantanosas altamente insalubres aptas para la cría de trasmisores de enfermedades infecciosas¹². Sólo cuando se construyeron los ferrocarriles de Barquisimeto a Tucacas (concluido en 1891) y de Valencia a Puerto Cabello (1888), se logró incorporar definitivamente esta subregión a la región norcentral del país.

Una de las regiones más dinámicas era la *norcentral*, conformada por dos ejes económicos estrechamente vinculados en lo comercial y financiero: un circuito agroexportador organizado en torno a Puerto Cabello que abarcaba los extensos y fértiles valles de Aragua, cuenca del Lago de Valencia, e incluía parte de la producción del Tocuyo y Barquisimeto, donde se destacaban como centros de acopio Barquisimeto,

¹⁰ Pedro Cunill Grau, *Geografía del poblamiento de Venezuela en el siglo XIX*, Tomo II, Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1987, pp. 1321 - 1324.

¹¹ José Enrique Fortique, *Los motines antijudíos en Coro, Maracaibo*, Editorial Puente, 1973, pp.70 y 81. Véase también *Almanaque-Guía de Curazao. Contiene cuantos datos pueda necesitar el viajero*, Curazao, Imprenta de José R. Henríquez, 1875.

¹² Pedro Cunill Grau, *Ob cit*, tomo II, p. 1322.

San Felipe, Maracay, San Mateo, La Victoria y Cagua, más Valencia como centro de operaciones mercantiles¹³. Otro circuito en torno al eje comercial La Guaira-Caracas que incluía la producción (cacao, café, caña de azúcar, algodón, tabaco, entre otras) de los valles del Tuy, hacia Barlovento, del propio río Guaire y otros valles insertados en las elevaciones de la cordillera de la costa, acopiados por la ciudad capitalina, a donde convergían los caminos y flujos humanos y comerciales¹⁴. Esta amplia región constituía la salida natural para la producción agrícola y pecuaria de los llanos centrales venezolanos, que a través de ciudades como San Carlos y San Juan de los Morros abastecía a la población y exportaban hacia el exterior.

Por las ventajas de su ubicación geográfica, fertilidad de sus suelos y salubridad del clima, luce como una de las regiones más prósperas del siglo XIX; circunstancias que favorecieron desde la colonia la fundación de importantes centros poblados e instituciones políticas. Esta peculiaridad, y además por concentrar en su seno, sobre todo en la ciudad de Caracas y alrededores, a los ricos herederos de los “grandes cacaos”, generó una constante tendencia a centralizar el poder sobre su área de acción inmediata en perjuicio del resto del territorio que había formado la Capitanía General de Venezuela, sobre todo luego de liderar el proceso de Independencia y constituirse Caracas en la capital de la república.

En torno a esta ciudad se definieron varios escenarios urbanos con el surgimiento de nuevos barrios y parroquias. También promueve el crecimiento de otras foráneas como Los Teques, que constituyen “pueblos satélites caraqueños que intensifican el poblamiento de las tierras altas”. El dinamismo económico de la región intensifica los vínculos con los mercados caribeños, americanos y trasatlánticos a través del puerto de La Guaira; el resto del litoral, ciudades dormitorio como Maiquetía y balneario de Macuto, se constituyen en infraestructura fundamental para la dinámica regional. El área de influencia de Caracas se extiende en el oriente hasta Petare, Guarenas y Guatire y hacia el occidente en centros como Charallave, Ocumare del Tuy, Cúa, entre otros¹⁵.

¹³ Ibídem, pp. 1456 - 1461.

¹⁴ Para un análisis más amplio véase: Armando Luis Martínez y María de Castro Zumeta, *La región valenciana. Un estudio histórico-social*, Valencia, Universidad de Carabobo, 2000.

¹⁵ Ibídem, T III, pp.1602 - 1603.

Caracas se convirtió en centro nodal de su extensa y rica área de influencia, y La Guaira fue su puerto natural. Los intereses de gran parte de los comerciantes establecidos en Valencia y Puerto Cabello estaban vinculados, a través de sociedades, con el eje comercial vecino; los ingresos aduanales de ambos puertos eran los más importantes del país y el principal recurso con el cual contaba el Estado. Desde inicios del período republicano, muchas de las firmas comerciales, inglesas, francesas, alemanas o criollas, que operaban en la zona, funcionaban con sucursales de los puertos próximos; entre ellas Overman Blohm & Cía., Overman, Geller & Cía., Geller & Cía., Blohm & Cía., Blohm Lind & Cía., Carlos Forste & Cía., Reinken, Grooscors & Cía., Boulton & Cía., Leseur Romer & Cía., Santana Hermanos & Cía., J. Röhl & Cía., C. León & Cía., entre otras¹⁶.

La alianza entre algunos sectores mercantiles de la región norcentral parecía lógica dada la cercanía con el máximo poder político del país y convenientes asociaciones de capitales para fortalecer los negocios, consolidar el circuito agroexportador y colocarlo por encima de otros, con los que rivalizaban. No era frecuente que las firmas de esta región extendieran su radio de acción hacia otros espacios, como ejemplo se puede citar el caso: hacia 1870 sólo Blohm & Cía., tenía sucursal en Maracaibo; en 1876 se establece Boulton & Cía., por los beneficios de una concesión para monopolizar el transporte.

La configuración de una singular red de intereses que enlazaban la política y los negocios benefició a los comerciantes, financieros, productores y políticos de la región. Ventajas que beneficiaron la recuperación de las áreas productivas e infraestructura, a pesar de las continuas guerras, enfrentamientos políticos, eventualidades naturales, entre otros males que azotaban a la Venezuela decimonónica. Las inversiones de los exiguos recursos de las rentas nacionales llegaban con mayor premura a esta región que a otras localidades distantes más ajenas a los intereses que surgían en torno a Caracas y su área de influencia.

¹⁶ Véase Catalina Banko: *El capital comercial en La Guaira y Caracas 1848 - 1870*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1993; Susan Berlung, *El crédito mercantil de Pérez a Guzmán Blanco*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1990, Trabajo de ascenso; María Elena González, *Negocios y política en el período de Guzmán Blanco*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1991; Mary Floyd, *Guzmán Blanco, La dinámica de la política del Septenio*, Caracas, Biblioteca Nacional - Fundación para el Rescate del Acervo Documental Venezolano, 1988.

Hacia el oriente del país, teniendo como centro principal a la ciudad puerto de Barcelona, se articuló la *región barcelonesa* que integraba los valles del río Unare hasta los del río Neverí, incluyendo aquellos que formaban los ríos Uchire, Cuanape, Guaribe y Güere; sus principales centros de acopio serían los centros poblados de Bergantín, Guanta, Boca de Uchire, Onoto, Clarines Guanare, Aragua de Barcelona, entre otros. Los productos de exportación salían a través del puerto, los cuales eran variados, algodón, café, cueros, ganado en pié, maderas de tinte, aunque no muy voluminosos en comparación con otras aduanas del país, a excepción del palo de mora y guayacán, exportados por toneladas.

La actividad productiva y comercial estaba afectada por la insalubridad del lugar en las áreas anegadizas, escasez de mano de obra, pésimas condiciones de los caminos terrestres; las rutas fluviales constituyan la principal vía de comunicación. A éste panorama se sumaban los efectos de la crisis que afectó la producción pecuaria, actividad económica primordial de la zona, escasez de centros poblados en un extenso territorio y fértiles áreas destinadas a resguardos indígenas. Durante el gobierno de Guzmán Blanco, la actividad agroexportadora presentó mayor dinamismo por algunas medidas que favorecieron la tala de bosques, apropiación de tierras indígenas, mejoras en las vías de comunicación y otorgamiento de concesiones para la explotación de minas de carbón¹⁷.

El circuito agroexportador de la *región cumanesa* abarcaba los valles del río Neverí, Manzanares, Aragua, Guarapiche y algunas llanuras y mesetas del pie de monte de la cordillera. Valiéndose de su estratégica posición, a la entrada del Golfo de Cariaco y proximidad a las extensas salinas de Araya, Cumaná se convirtió en foco de la actividad comercial portuaria desde el período colonial, receptora de los productos cultivados en los valles del interior, tabaco, café, cacao, caña de azúcar, y otros derivados de la actividad ganadera. Se destacaban como centros de acopio los poblados de Cumanacoa, Cariaco, Caicara, Aragua de Maturín, e incluso la ciudad de Maturín, que remitía parte de su producción a través de este eje comercial¹⁸.

¹⁷ Pedro Cunill Grau, *Ob cit*, tomo III, pp. 1837 - 1860.

¹⁸ *Ibidem*, tomo III, pp. 1879 - 1985.

Esta tardó en recuperarse de las guerras de Independencia, luego afectada por otras revueltas como la de Las Reformas (1835) y la Guerra Federal (1859 - 1863). La disminución de la población a consecuencia de la recluta y acciones bélicas, la decadencia de la actividad ganadera, los efectos de movimientos sísmicos, destrucción de la infraestructura y resistencia indígena a participar como mano de obra, fueron factores que le dieron especificidad al proceso histórico de esta región. Sin embargo, hacia la década de 1870, se observa un mayor dinamismo y muestras de expansión económica, consecuencia de la inversión de ciertos recursos del estado para mejorar la construcción y los caminos¹⁹.

En el extremo oriental venezolano se configuró la *región pariana*. En ella se observan dos ejes económicos organizados en torno al puerto marítimo de Carúpano y el fluvial de Maturín, con fácil acceso al golfo de Paria a través de los ríos San Juan y Guarapiche; éste último, ubicado en la zona de contacto entre las áreas productivas agrícolas y pecuarias. Esta región logró un claro dinamismo económico, favorecido además por el contrabando con la isla caribeña de Trinidad, Santo Tomás y otras antillanas.

Se destacaban, además de los mencionados puertos, los centros poblados de Caripito, Cariaco, Yaguaraparo, El Pilar y Catauro; a pesar de que algunas eran propensas al desarrollo de epidemias, los asentamientos humanos fueron nutridos por inmigraciones procedentes de Francia, Trinidad y de la vecina isla venezolana de Margarita. En la zona norte, los valles ubicados en la cordillera de La Costa eran aptos para el cultivo del cacao (principal producto de cultivo y comercio) y el café. Éstos eran mercadeados a través de firmas comerciales establecidas en Carúpano y asociados con otras francesas e inglesas. Hacia el sur, en torno al eje liderado por el puerto fluvial de Maturín, se aprecia la significativa exportación de maderas, ganado en pie, cueros, entre otros.

Hacia las últimas décadas del siglo XIX, la producción y comercio de cacao seguían siendo importantes para la región, pues se habían ampliado sus áreas productivas

¹⁹ *Ibidem*, tomo III, pp. 1887. Véase también Cecilia Vivas, “La Provincia de Cumaná: su importancia en la vida económica de Venezuela (1830 - 1840)”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Tomo LXXII, número 287, Caracas, pp.197 - 218.

gracias a la roturación de zonas selváticas e incorporación de las áreas productoras próximas a Caripito. Del mismo modo se intensificó la producción de los valles en Yaguaraparo que comerciaba por el cercano y estratégico puerto de Güiria²⁰. Los ingresos de estas tres aduanas no representaban para el fisco nacional un aporte significativo, de allí que la gestión de Guzmán Blanco se centró en controlar el contrabando en los puertos de Maracaibo y La Vela.

La *región orinoquense*, con su extenso circuito agroexportador, abarcaba las áreas productivas del pie de monte llanero con suelos fértiles para el desarrollo de actividades agrícolas, tabaco, añil, café, entre otros, los llanos venezolanos y parte de los colombianos, con tierras planas y bajas propicias para las actividades ganaderas, y las inmediaciones del río Orinoco –incluyendo los valles del río Caroní– donde se destacaban ciertas actividades ganaderas, cultivos comerciales, pero sobre todo la exportación de la sarrapia, caucho, balatá y la explotación de oro en la zona del Yuruari. El centro regional era el puerto de Ciudad Bolívar, receptor de los productos exportables y distribuidos de las importaciones.

La extensa red hidrográfica de los ríos Apure, Meta, Caroní y Orinoco, era la vía de comunicación que vinculaba a todo el circuito. A través de los ríos Apure, Portuguesa, Cojedes, Guanare, Maspalillo, Arauca, Meta y Orinoco, eran transportados los distintos frutos cultivados en las áreas productivas del pie de monte y de los hatos ganaderos llaneros, por una complicada red regional de puertos fluviales y centros de acopio; del mismo modo, hacia el sur del Orinoco los ríos Caura, Caroní y otros afluentes constituyían la vía de comunicación por excelencia de la zona. Se destacaban los centros poblados de Barinas, Guanare, Araure, Ciudad Nutrias, San Carlos Ortiz, San Fernando de Apure en los llanos; y Caicara, Barcelona, Guasipati y Upata en la zona guayanesa. Ciudad Bolívar concentraba variedad de productos de gran valor y demanda: tabaco, cueros de res; caimán y venado, bálsamo de copaima y otros exóticos, sarrapia, café,

²⁰ Pedro Cunill Grau, *Ob cit*, tomo III, pp. 1910 - 1918. Véase también Carlos Viso, "La presencia francesa en Paria (1528 - 1918)", *Tierra Firme*, número 21, pp. 9 - 35; Jesús Alberto Figueroa: "La incorporación de Caripito a la explotación cacaotera en el valle de San Bonifacio: un estudio geohistórico", *Tierra Firme*, número 24, pp. 391 - 399, Caracas, octubre - diciembre de 1988; Obdalís M. Marcano, "Aspectos de la actividad comercial de Yaguaraparo entre 1880 - 1930". *Tierra Firme*, número 21, pp. 39 - 44, Caracas, enero - marzo de 1988, pp. 39 - 44.

cacao, añil, oro, diamante, plumas de garzas, pieles de jaguar, caucho, algodón, gomas de diversos tipos, nueces silvestres, amargo de Angostura y simarrubia.

Ciudad Bolívar, antes denominada Angostura, generó un singular y atractivo comercio para venezolanos y extranjeros, propició el establecimiento de rutas fluviales con buques a vapor para agilizar la comunicación entre las extensas áreas productivas y el puerto principal. A pesar de las consecuencias por las continuas insurrecciones, en donde los llaneros – principal fuerza de trabajo de los hatos – tuvieron activa participación, y a la poca atención prestada por los gobiernos caraqueños para apoyar a la actividad ganadera, este circuito agroexportador se mantuvo con singular eficacia, entre otras razones, gracias al inmenso e incontrolado contrabando que se hacía por el Esequibo, Trinidad y otras islas del Caribe. En las últimas décadas del siglo XIX la exportación de recursos mineros y naturales de Guayana le inyectó un nuevo dinamismo económico y comercial²¹.

El Zulia frente a las políticas y negocios del gobierno central

Guzmán Blanco, una vez que asumió la Presidencia en 1870, se planteó originar cambios en el país, los que de acuerdo a su concepción del progreso nacional (inspirada en la filosofía liberal del momento) redundarían en su propio beneficio y el de sus allegados. Para ello, debía lograr ante todo, la estabilidad política, siempre amenazada por los continuos levantamientos locales y regionales liderados por caudillos, de modo que aquella permitiera reactivar la economía venezolana e incorporarla definitivamente a la dinámica del capitalismo mundial en expansión.

²¹ Miguel Izard "Ni cuatreros ni montoneros: llaneros"; *Boletín Americanista*, número, 31, pp. 83 - 142. Barcelona, 1982; Vicente Rojas, "Antecedentes del hato en los Llanos Occidentales", Revista *Tierra Firme*, número, 14, pp. 263 - 274, Caracas, abril - junio de 1986; Luis García Müller, "El comportamiento de la fuerza de trabajo en el hato de los Llanos Occidentales", Revista *Tierra Firme*, número 14, pp. 275 - 286. Caracas, abril - junio de 1986; Tarcila Briceño, *La ganadería en los llanos centro-occidentales venezolanos 1910 - 1935*, Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1985; Tarcila Briceño, "La navegación de vapores por los ríos Orinoco y Apure en las primeras décadas del siglo XX", *Tiempo y Espacio*, número, 10, p. 61 - 68, Caracas, Instituto Universitario Pedagógico, julio - diciembre 1988; Oscar Olinto, "Actores e intereses en la segregación territorial de los llanos", Caracas, 1986, *Ponencia presentada en el VI Coloquio Nacional de Historia Regional*. Inédita; Pedro Cunill Grau, *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*, Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1987, 3 tomos.

Se debían generar suficientes garantías para la inversión de capitales extranjeros en obras públicas de infraestructura, el incremento de la exportación de productos y materias primas, mejorar los patrones de consumo de la población, reorganizar la hacienda pública, controlar los ingresos aduanales, disminuir el contrabando, hacer frente a la deuda pública externa e interna.

Lograr estos objetivos significaba acelerar la marcha de un país que se encontraba rezagado en comparación con los adelantos alcanzados por los centros financieros e industriales de Europa y los Estados Unidos de Norteamérica; orden y estabilidad política eran sinónimos de progreso material según la concepción positivista vigente.

El gobierno debía fortalecer la capacidad centralizadora y de control del Poder Ejecutivo en Caracas, neutralizar los focos de perturbación y establecer oportunas alianzas con el sector financiero, uno de los más importantes, en cuanto poseía los recursos más disponibles. La gestión de Guzmán Blanco estableció una estrecha relación entre los negocios y la política como vía para lograr el concurso de los capitales nacionales y externos. Este vínculo se fundamentó en transformar las disposiciones jurídicas e instituciones de Estado con la finalidad de otorgar mayores garantías a los nuevos socios, negocios que derivarían en un particular interés por los asuntos personales por encima de los objetivos políticos propuestos²².

Como es evidente, Guzmán Blanco no podía ejecutar estos ambiciosos planes sin contar con el apoyo de leales funcionarios y socios del sector más importante del país: los comerciantes que operaban en la región norcentral. Los del resto del territorio nacional se mantuvieron al margen de los beneficios de este gobierno, con raras excepciones; por el contrario fueron perjudicados por ciertos negocios y contratos otorgados sobre el espacio regional que controlaban.

El programa de gobierno del Septenio se concretó en la instrumentación de numerosas medidas que permitieran más ingresos y recursos para lograr el control político del país: se disminuyó el gravamen a las transacciones mercantiles, estableciéndose uno único

²² Véase María Elena González: *Negocios y política en el período de Guzmán Blanco*.

para la exportación; además se eliminaron otros impuestos establecidos en las provincias como el de peajes y cabotaje conservándose sólo el de almacén. También se diversificaron las funciones administrativas de las aduanas dividiéndolas en marítimas y terrestres; eliminaron los censos eclesiásticos para disminuir las deudas de los productores y se canceló parte de la deuda interna del Estado. Particular interés tuvo la política de atracción de capitales extranjeros para ser invertidos en obras de infraestructura, como ferrocarriles y explotación de recursos naturales. En materia de obras públicas, concentradas en la región norcentral, se promovió la construcción y mejora de caminos, navegación fluvial y ampliación de muelles. Para controlar estos negocios se establecieron los Tribunales de Hacienda y se creó la Compañía de Crédito, para que los comerciantes administraran los ingresos de las aduanas de la nación²³.

Tres años después de haberse iniciado el nuevo programa de gobierno se pudieron verificar los primeros resultados, positivos desde la óptica de los intereses y proyectos de Guzmán Blanco. Además de las medidas instrumentadas, se hicieron valer sus innegables cualidades como político y administrador, los acertados acuerdos con algunos líderes regionales y la argucia demostrada para atraer capitales foráneos; el incremento en las exportaciones de café y de su precio en los mercados internacionales, también ayudaron en el logro de los objetivos propuestos.

Quizás lo más significativo fue el incremento de la recaudación de los ingresos aduanales por la Compañía de Crédito de Caracas, estrategia que concedió inicialmente a cinco prestigiosas entidades del país – Eraso Hermanos & Cía., H. L. Boulton, J. Rol & Cía., Santa Hermanos & Cía., Calixto León & Cía.– la administración de la aduana de La Guaira y luego la de Puerto Cabello, a cambio de un 85% de los derechos de importación de la aduana de La Guaira para atender la deuda interna del Estado, los impuestos de cabotaje y de almacén del resto de las del país. La Compañía podría ejercer funciones bancarias, emitir giros, hacer depósitos y emitir billetes²⁴. Otros

²³ Para lograr estos objetivos se ordenó revisar las leyes vigentes para reformar aquellas que entorpecían el funcionamiento de la administración, crear la Dirección General de Hacienda, elaborar Anuario Estadísticos para conocer la riqueza y potencialidades de las provincias, ajustar los mecanismos para cobrar impuestos además de establecer nuevas cargas tributarias.

²⁴ Véase María Elena González *Negocios y política en el período de Guzmán Blanco* y Mary Floyd, *Guzmán Blanco, La dinámica de la política del Septenio*.

intentos se hicieron con la Compañía de Crédito de Puerto Cabello, que terminó integrándose con la de Caracas y la de Maracaibo, sólo funcionó unos meses.

Con los nuevos recursos se pudieron atender las mayores urgencias: pago de sueldos de empleados públicos, provisión de tropas y colocación de aliados de confianza en cargos neurálgicos. Las tensiones iniciales con los gobiernos estatales eran drenadas a través de otras medidas: mayor libertad para elegir algunas autoridades, organizar las rentas y fomento público, administrar ciertos recursos y una mediana participación en los nuevos negocios del gobierno. Medidas reforzadas al enarbolar el ideal federalista como bandera política de su gobierno centralizador.

El gobierno del Zulia, como otros del territorio nacional, veía con desagrado la intromisión del gobierno central en asuntos que tradicionalmente estaban bajo el control de la capital maracaibera. Desde inicios de la república y sobre todo durante el período federal, los diez años que antecedieron al gobierno de Guzmán Blanco, habían defendido ardorosamente los derechos políticos y administrativos que les correspondía como entidad autónoma; las protestas, representaciones, asonadas, levantamientos y proclamas separatistas estaban acompañadas de la resistencia a rendir cuentas al gobierno central sobre los ingresos aduanales, premio de guerra del caudillo de turno.

El cierre de la aduana de Maracaibo fue instrumentado de manera gradual. El 24 de agosto de 1874 un decreto del Ejecutivo trasladó las funciones de esta aduana a la isla de San Carlos habilitándose para tal fin su fortaleza²⁵. Sus funciones se limitarían al comercio de cabotaje, importaciones y exportaciones del estado Zulia. Los productos andinos, si decidían hacer escala en ella no pagarían impuestos en vista de que se habilitaban puertos lacustre como La Ceiba y Moporo del estado Trujillo, de ser necesario se establecerían otros para garantizar el contacto directo con el exterior. La ciudad puerto de Maracaibo perdía el rol que durante centurias había desempeñado como centro de control fiscal del circuito agroexportador del Lago, ahora sólo recibiría las escuálidas importaciones del estado, exportaciones de madera y algunos productos

²⁵ Archivo Histórico del Estado Zulia (en adelante AHZ), 1874, tomo 15, legajo 18.

del sur del Lago; la única actividad que se mantenía era el comercio de tránsito hacia Colombia, que no pagaba impuestos²⁶.

Los Andes venezolanos quedaban así liberados de los abusos fiscales cometidos por las autoridades de Maracaibo, restringidos los posibles recursos de que pudiese disponer el gobierno zuliano por concepto del movimiento mercantil, y de paso granjearse el apoyo político de los estados Táchira, Mérida y Trujillo. Aunque no se localizaron fuentes documentales que lo demuestre, es posible que los nuevos puertos habilitados en el Lago fueran controlados por la Compañía de Crédito de Caracas para garantizar una administración diáfana.

El traslado de las operaciones a San Carlos acarreó serios inconvenientes a las firmas comerciales que funcionaban en Maracaibo, en la isla sólo existían humildes casas de pescadores y prácticos encargados de guiar las embarcaciones por la barra; carecía por completo de infraestructura para ofrecer los servicios esenciales y complementarios de todo puerto, como agua potable, astillero, posadas, almacenes, depósitos. Desde Maracaibo debían hacerse continuos envíos para atender la demanda que siempre eran insuficientes e incrementaban los costos de las transacciones comerciales.

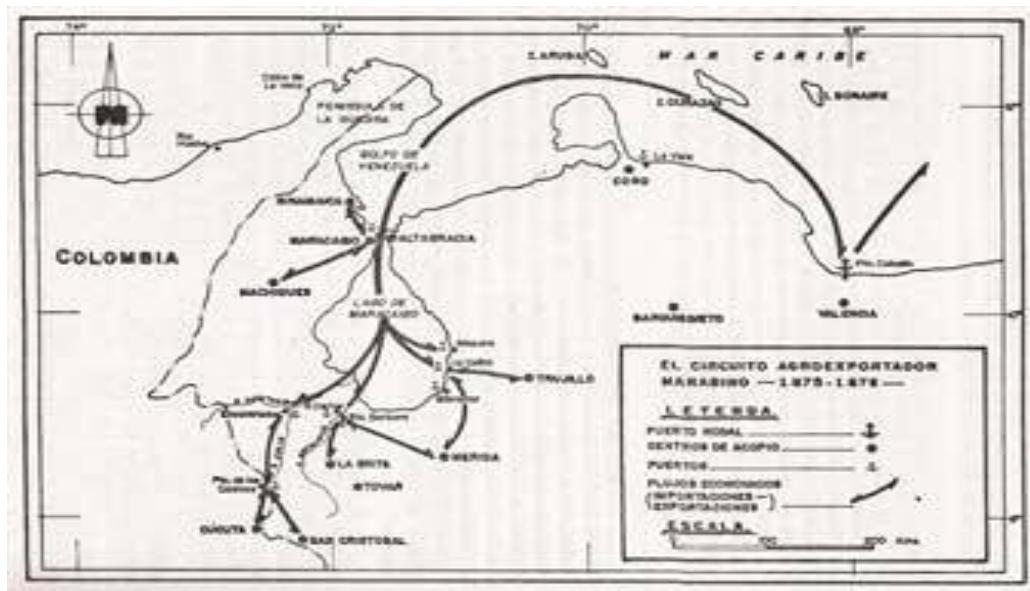
Mientras se construían depósitos y almacenes, la mercancía y productos sufrían las consecuencias de estar a la intemperie. El personal encargado del embarque y desembarque, caleteros y todos los involucrados en esta actividad económica, vivían en pésimas condiciones; el personal de las casas comerciales debía trasladarse a diario para atender sus negocios. Completaba este sombrío panorama las condiciones climáticas de la isla constantemente azotada por fuertes vientos, que cuando no soplaban dejaba a los habitantes a merced de nubes de zancudos y jejenes²⁷.

Contrariamente a lo esperado, los comerciantes de Maracaibo se ingenieraron para mantener control sobre el occidente de Venezuela, y las autoridades para lograr algún beneficio creando nuevos impuestos que de alguna manera evadieran las disposiciones

²⁶ Apuntes estadísticos del Estado Zulia, Maracaibo, Imprenta de la Opinión Nacional, 1875, pp. 99 -117.

²⁷ José Ignacio Arocha, *Diccionario geográfico, estadístico e histórico del Estado Zulia*, Maracaibo, Imprenta Americana, 1894, pp. 175 – 176.

nacionales. En consecuencia, el 16 de marzo de 1875, complementado con otro de 20 de diciembre, se aprueba nuevo decreto que establece una medida más drástica, se elimina también el puerto de San Carlos y todas las operaciones de Maracaibo y La Vela fueron trasladadas al castillo Libertador, a la entrada de Puerto Cabello; en esta oportunidad el argumento de mayor peso fue que de esta manera se obviaba el obligado trasbordo a embarcaciones trasatlánticas en la isla holandesa de Curazao. Los comerciantes que operaban en aquel puerto de la región norcentral pasarían a figurar como los exportadores e importadores de los Andes y Zulia; Maracaibo y La Vela fueron limitados a puertos de cabotaje y eliminados los de La Ceiba y Moporo²⁸.



Si bien el gobierno había decidido en otros estados del país el cierre de algunas aduanas, ninguna era de tanta importancia como Maracaibo y La Vela. Los grupos económicos de ambas regiones fueron también afectados por el monopolio de la navegación a vapor del Lago de Maracaibo, del río Zulia, además de los traslados de Maracaibo y La Vela hacia Puerto Cabello, contrato otorgado al norteamericano William Pile, quien era socio de la firma comercial H. L. Boulton que operaba en la región norcentral del país, y de la cual era socio el propio Guzmán Blanco. Además del monopolio, se le concedía otros privilegios para favorecer la empresa y agilizar el transporte de tan amplio territorio.

²⁸ Tomás Carrillo Batalla, *Historia de las finanzas públicas en Venezuela*, tomo XXV, p. 287 y *Presidencia de la República. 150 años del Ministerio de Hacienda. Exposiciones de motivos de las memorias del despacho durante el período de 1830 - 980*, Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1982, tomo II, p. 412.

Ese mismo año se introdujeron nuevos vapores y se adquirieron los que ya operaban en el Lago pertenecientes a comerciantes tradicionales marabinos: Antonio Aranguren y Francisco Fossi, quienes quedaron fuera del negocio junto con cientos de pequeños transportistas asociados con esta actividad. El monopolio otorgado a Pile allanó el camino para el establecimiento en Maracaibo de una sucursal de H. L. Boulton, inicialmente como empresa naviera que prontamente comenzó a operar como casa comercial y competir con alemanas y otras del “alto comercio” que aún operaban con filiales en Cúcuta²⁹.

“Amenazado de muerte el comercio de Maracaibo”

El cierre del puerto y traslado de la Aduana en marzo de 1875, había ocasionado graves trastornos y perjudiciales efectos a Maracaibo y su comercio: destruyó en forma significativa la actividad económica básica de la ciudad, entorpeció las operaciones de los comerciantes principales y arruinó a los pequeños, entrabó la actividad administrativa, monopolizó la navegación, originó desempleo, aumentó el costo de los alimentos, devaluó los frutos de exportación, cortó las relaciones comerciales entre Maracaibo, Los Andes y Curazao; disminuyó el poder adquisitivo de la población al verse afectadas las ocupaciones que permitían subsistir a la mayoría.

También el ejercicio del poder y de la administración estadal se debilitó porque las rentas disminuyeron, al igual que el presupuesto disponible para pagar a los empleados gubernamentales, impulsar obras de utilidad pública, beneficencia, instrucción, sanidad, etc. Duro golpe a la relativa pero provechosa autonomía administrativa que desde la Colonia habían disfrutado los gobiernos provinciales. Esta asfixiante situación se tradujo en animadversión creciente a Guzmán Blanco, al gobierno central y a las autoridades impuestas en la región; lo injusto de las medidas, en sentimientos de humillante frustración e impotencia, indujeron de nuevo a los zulianos a acariciar y proponer una posible salida separatista para constituirse en República o anexarse a Colombia³⁰.

²⁹ María Elena González, *Ob. cit.*, pp. 202 - 205.

³⁰ Juan Besson, *Historia del Estado Zulia*, tomo II, Maracaibo, Ediciones del Banco Hipotecario del Estado Zulia, 1973

Pero más importante y permanente que estas reacciones, explicables en aquella dura coyuntura, lo fue la definitiva y clara toma de conciencia -por parte del sector dirigente comercial- sobre la estrecha relación entre su liderazgo y el control que debían ejercer en el circuito agroexportador de occidente a través del puerto y aduana de Maracaibo, su importancia para el fortalecimiento de la administración central y la diversidad de intereses que los separaban del gobierno central. Cuadro propicio para que en aquellas circunstancias históricas se consolidaran vínculos, conformaran lealtades, compartieran proyectos y se definiera aún más como clase social aquel sector comercial y financiero que había nacido en los primeros años de la República.

Al quedar excluida Maracaibo como puerto y aduana para las exportaciones e importaciones del país, se resquebrajó la base sobre la cual descansaba la estructura de su economía y la del resto del Estado: el circuito agroexportador. Informaba la Comisión enviada a Caracas en 1877 para abogar por la devolución de la aduana:

Por virtud de la clausura del puerto de Maracaibo al comercio exterior el Estado Zulia experimenta gran retroceso no sólo en sus transacciones mercantiles, sino que también en todas las demás industrias que se derivan del comercio; pues sabido es que la capital de aquel importante Estado es esencialmente mercantil, siendo el comercio la fuerza principal de su progreso y riqueza, la cual ha venido decayendo al hacerse conflictiva su propia existencia: la penuria invade ya a toda la población y amenaza de pauperismo a la clase menos favorecida, sin que haya un sólo habitante del país o extranjero que no palpe y que no sienta ese malestar que crece cada día y con más intensidad³¹.

Se vieron especialmente afectados por la nueva situación quienes estaban al frente del circuito. El traslado de la aduana los obligaba a desviar el tráfico de sus mercaderías a Puerto Cabello para las operaciones de exportación e importación, lo que originó graves inconvenientes. Por la vía de Puerto Cabello el viaje era más largo, en consecuencia más altos los fletes, mayores los riesgos y comisiones, además, se incrementaban los gastos de seguro, embarque, desembarque y acarreo. Circunstancias éstas agravadas, según parecer de Alejandro Goiticoa agente especial de Guzmán Blanco en Curazao, por el hecho de que debido a "la relativa pequeñez de los muelles de Puerto Cabello, de los almacenes de la aduana y de los demás elementos necesarios (las operaciones de

³¹ *El Zulia pide ante el Congreso de Venezuela de 1878, la apertura de los puertos de occidente, Maracaibo, Tipografía de Alvarado e hijo, 1878 pp. 17 – 18.*

embarque y desembarque), no pueden hacerse al mismo tiempo, ni con la misma rapidez que requiere el comercio para progresar las importaciones y exportaciones de todo el occidente y de parte del sur de Venezuela y del Estado Santander³².

Puerto Cabello, que operaba como centro nodal del hinterland comprendido por los valles de Valencia, San Felipe y Barquisimeto, se veía así sobrepasado en su capacidad para atender a los requerimientos de los servicios que demandaba la vasta región marabina. Ampliaba Alejandro Goiticoa:

Los buques que llegan a Puerto Cabello procedentes del exterior con mercancías destinadas a la importación, los que proceden de La Vela y Maracaibo con producciones exportables, y los que van a recibir en él carga de exportación o de cabotaje, para comenzar sus respectivas operaciones se ven obligados a esperar que concluyan las suyas los buques que se les han anticipado en el muelle o que se desahoguen los almacenes de la aduana, tan repletos de bultos que no pueden recibir uno más; o que la caleta, el tranvía o los carros estén desocupados. Estas ineludibles dilaciones, a veces de muchos días, en la importación aumentan el valor de las mercancías extranjeras con los intereses devengados por él durante la demora; y en la exportación y el cabotaje disminuyen el valor de las producciones nacionales en los mismos términos: doble pérdida que recae sobre la riqueza de siete Estados de la Unión Venezolana...³³.

A la poca capacidad de almacenaje en los depósitos de Puerto Cabello se añadían los daños ocasionados a las mercaderías que no eran tratadas "por sus dueños, sino por manos que nada pierden...". Si algún comerciante de Maracaibo introducía mercancías con destino a Colombia, y éstas en Puerto Cabello sufrían perjuicio, el comerciante estaba obligado a pagar en el vecino país todos los derechos correspondientes a productos en buen estado. Caso hubo, como el del pequeño importador José María Lares, quien perdió casi cuatro toneladas de papas destinadas al consumo del Zulia, pues habían llegado a Maracaibo en tan mal estado, después de esperar semanas en Puerto Cabello, que se hizo indispensable botarlas³⁴.

³² *La Goajira y los puertos de occidente. El Territorio Federal de la Goajira. Apertura de los puertos de La Vela y Maracaibo. La Bahía de Cojoro como punto de escala. Ventajas para la república del establecimiento de la aduana de Cojoro*, Caracas, Imprenta de Espinal e hijos, 1878, pp. 22 – 24.

³³ *Ibidem*, p. 23.

³⁴ *El Mensajero*, número 5, Maracaibo, 24 de diciembre de 1877 y AHZ, 1876, tomo 1.legajo 9.

Si el muelle y almacenes de Puerto Cabello eran insuficientes para depositar los innumerables sacos de café y cacao, cueros, cajas de vino, rollos de tela, maquinaria, etc., el congestionamiento se hacía mayor cuando arribaban, procedentes del sur del Lago de Maracaibo, los enormes troncos de madera de tinte destinados a la exportación, y ocupaban gran parte de las instalaciones del Puerto. La situación llegó a tal extremo de gravedad que el Gobierno Nacional resolvió que estas maderas fueran exportadas directamente a través de Maracaibo³⁵.

El impacto de esta nueva situación varió según se tratara de los medianos o grandes representantes del comercio. Los primeros corrieron con la peor de las suertes; sin embargo, los segundos también lo acusaron. Una de las actividades comunes entre el "pequeño comercio", sector conformado en su mayor parte por criollos, lo constituía la de "comisionista": del exterior o del interior de la región marabina introducían productos que vendían en Maracaibo al mayor y detall en el menor tiempo posible, con la finalidad de especular con el dinero de las transacciones, mientras se cumplían los plazos fijados por el crédito: obtenían del 6.5% al 12.5% por préstamo. Pero, como observaba Alejandro Goiticoa en el informe ya citado:

... la dilación en los transportes y en el despacho de esos valores, por pequeña que sea, es una pena muy grave para el comercio; porque con ella corre y se acorta el plazo de las mercaderías tomadas a crédito en el extranjero y en el país, y se demoran las remesas de los valores con que debe cubrirse; circunstancias que hacen forzadas y peligrosas esas transacciones, que son en todas partes las más naturales, seguras y desahogadas y que terminan por conducir el comercio, y con él la República al descrédito y a la ruina³⁶.

Otro sector de estos comerciantes estaba constituido por los "consignatarios" de los frutos que, desde los Andes y Colombia, introducían en Maracaibo y obtenían su ganancia de las ventas que hacían a las fuertes firmas extranjeras, principalmente alemanas. Al salir los frutos directamente hacia Puerto Cabello desde La Ceiba, Encontrados y algún otro puertecillo habilitado en el sur del Lago, quedaron sin oficio muchos de estos intermediarios. Esta situación generó mayores gastos a las más

³⁵ Informe del Cónsul norteamericano en Maracaibo, Teleman C. Jutting, del 28 de diciembre de 1877. *Departamento de Estado (USA.)* T. 62, 5.

³⁶ *Ob. cit.*, p. 24.

importantes casas comerciales de Maracaibo, que desde luego perjudicó también a los consumidores, al nombrar en Puerto Cabello a un encargado, comisionado o representante de sus operaciones. Como lo confirman los numerosos poderes otorgados localizados en el Archivo del Registro Principal de Maracaibo³⁷.

El siguiente testimonio, tomado de un interesante documento publicado por los comerciantes extranjeros para refutar algunas afirmaciones contenidas en la Memoria de Hacienda de 1875, confirma las anteriores apreciaciones e introduce en el examen los efectos del traslado de la aduana de Maracaibo a Puerto Cabello sobre este sector líder: "...Los que sí han sufrido quebranto notable son los comerciantes con pequeños capitales en giro, de los cuales muchos han tenido que retirarse de los negocios, y otros están para ello, abandonando así el campo de la competencia, con ventajas positivas para los que podemos sostenemos... comerciantes todos por mayor y con capitales de alguna importancia... [Que] allanan las dificultades, y los mayores gastos los pagan siempre los consumidores de lo que se importa y los productores de lo que se exporta"³⁸.

Pero no todo parece haber marchado sobre ruedas para el "alto comercio" durante el período de la crisis. Como muestra se citan a continuación varios testimonios extraídos de la correspondencia que dirigieron a la Junta Clasificadora de Industrias para solicitar una disminución en los derechos a pagar por las respectivas Patentes. Ovidio Spannochia y Cía. aducía que "la mayor parte de los negocios que hace la Sociedad se desarrollan en nuestra casa de Cúcuta, habiendo reducido la que tenemos en esta Plaza a una simple Agencia, de aquella, y muy limitadas las transacciones que verificamos aquí anteriormente"; Manuel Aranguren: "En la calle de la Marina tengo un establecimiento de efectos navales, cuya importancia ha desmejorado considerablemente ya que con la ausencia de la aduana de importación se hace más ventajoso para los consumidores hacer la compra de aquellos artículos en la Plaza de Puerto Cabello"³⁹.

³⁷ Sección Protocolo, años 1870 – 1879.

³⁸ "Al público". Opúsculo de agosto de 1876 firmado por representantes de las siguientes casas comerciales: Minlos Breuer, Schön Willson, Riedel Bormhorst, Schmilinsky, Benjamín Henríquez, Blohm y Spannochia. *El Zulla pide...* Ob. cit., p. 5.

³⁹ AHZ, 1878, tomo 13, legajo 27 y 29.

Riedel Bornhorst y Cía. agregaban: "nuestros negocios han disminuido en mucho porque las circunstancias comerciales que se atraviesan así lo requieren"; Van Dissel y Thies: "nuestros negocios se limitan a ejercer las propiedades que transitan por esta Plaza a la casa que en San José de Cúcuta gira con nuestra firma"; Guillermo Cook y Cía.: "el comercio de esta Plaza disminuye sensiblemente, y cada día más sus operaciones a consecuencia de la clausura de este puerto, lo cual encarece mucho los artículos, dificulta y entraña las operaciones mercantiles con los mercados extranjeros, y priva de trabajo a multitud de brazos, tanto en este Estado como en los limítrofes; ... cada día se aumentan más las importaciones que de La Guaira y Puerto Cabello hacen por el pueblo de La Ceiba, comerciantes que antes concurrían a nuestro mercado"; y así se excusaban de cancelar los impuestos fijados en las Clasificaciones muchos otros comerciantes⁴⁰.

Es cierto que cuando se solicitaba rebaja en los derechos a pagar por el ejercicio de las diferentes "industrias" lo común era que se dramatizara y aun exagerara la situación personal o colectiva; pero en estos momentos su gravedad fue confirmada por las instancias administrativas, ya que a la mayoría de los expositores se les redujo la Patente a la mitad de lo establecido por la Junta Clasificadora, y en algunos casos se llegó a la exoneración. Como nota curiosa, y que se presta a todo tipo de elucubraciones, sobre los efectos psicológicos del mal rato por el cual atravesaba la mayor parte de la población, cabe señalar que la única "industria" que aceptó haber aumentado sus ventas fue la afamada fábrica de cigarrillos "El Cojo". *El Comercio*, en su edición del 27 de octubre de 1877, resumía así los dos largos y penosos años de estancamiento mercantil que siguieron al cierre de la aduana:

...Para la época en que nuestro puerto fue sustraído a la corriente directa de la acción comercial, se mantenían en los negocios muchos hijos del país, que disfrutando los favores del crédito pero escasos de capital buscaban en el trabajo la mejora de su condición y de su estado. ¿Qué ha sido de ellos? Todos han tenido que abandonar los negocios porque les ha fallado la Plaza de Curazao que los favorecía con sus créditos, y porque la compra en Puerto Cabello los coloca fuera de la competencia con las casas capitalistas extranjeras.

Los pocos, los muy contados hijos del país que aún se sostienen en sus puestos, como comerciantes de alguna significación, lo deben a su capital aglomerado en

⁴⁰ Ibídem.

años anteriores y bastante disminuido hoy que la paralización de los negocios les impone sacrificios cuantiosos para dar algún movimiento a esos capitales.

Las casas extranjeras son todas muy fuertes, muy sólidas; ellas sufrirán poco quebranto porque les es fácil hallar la compensación de los mayores gastos y de los intereses perdidos en las demoras de la de Puerto Cabello, y de las sustracciones y averías consiguientes al desembarque y embarque en aquel puerto, ya en la fuerza misma del capital que una potencia que obliga ya en los retornos exportables de la Cordillera... y qué diremos de las mil industrias que se alimentaban de ese tráfico directo y que constituyan la vida de casi la mitad de esta, población que ni es agrícola ni es pecuaria sino pura y simplemente industrial y marinera... Han perecido; y si Maracaibo no es hoy el teatro de esas graves descomposiciones sociales que ocasiona la miseria de los pueblos, lo debe a la rectitud de su índole, a la sencillez de sus costumbres y a la justa esperanza de una medida de reparación"⁴¹.

A la postración general del comercio se añadieron los efectos del monopolio otorgado por Guzmán Blanco a su socio norteamericano William Pile para navegar en exclusividad por el Lago y ríos tributarios hacia Maracaibo y Puerto Cabello. Afectó a comerciantes propietarios de embarcaciones a vapor y a pequeños transportistas que en sus embarcaciones de vela cubrían las rutas entre Maracaibo y la subregión lacustre; igualmente, se perjudicó a los comerciantes locales que en sociedad con los curazoleños tenían intereses en las líneas de vapor que navegaban de Maracaibo a la isla holandesa y viceversa o actuaban como agentes de las respectivas compañías aseguradoras: 300.000 cargas anuales que movilizaban anteriormente, 400 buques dentro del Lago y 243 de "alta borda" hacia puertos extranjeros; 600 embarcaciones menores que desde los puertecillos del Lago y sus afluentes abastecían de frutos y víveres a Maracaibo⁴².

El desempleo general, originado en este amplio sector de la población zuliana que se ocupaba de las diversas tareas relacionadas con la movilización mercantil, causó preocupación: muchos hombres ociosos podían representar un peligro para la paz pública si llegaba a prestar atención a algún caudillo oportunista que valiéndose de las circunstancias les "calentara las orejas" para actuar contra el Gobierno:

... El marino, que desde niño no aprendió sino a dirigir una nave, a manejar su velamen o tirar de un remo, no puede ir a buscar de la noche a la mañana otra ocupación para ganar el sustento. Y aunque lo quisiera, en su suelo no hay nada

⁴¹ *Ibidem*, legajo 29.

⁴² *El Zulia pide...* Ob. cit., p. 33.

más que hacer para su brazo. No puede hacerse agricultor porque aquella tierra es estéril en su mayor parte; no puede hacerse industrial porque allí no hay talleres; tiene que irse a la playa, a sentarse sobre una vieja ancla, y con la mano en la mejilla contemplar a su barco ocioso como él, como él abandonado, hasta que llegue la hora de que algún atolondrado le ponga en la mano un fusil y le convide a la guerra, a buscar en ella el pan o la muerte, que todo es lo mismo para la desesperación del hambre y la angustia de la miseria⁴³.

También los escasos agricultores zulianos vivieron momentos difíciles al carecer de capital que les permitiera movilizar su producción hacia Puerto Cabello en las costosas embarcaciones de William Pile. Una comunicación enviada en 1876 al Presidente del Estado Zulia, los agricultores y consignatarios de este ramo le exponían: "El bajo precio de nuestros frutos, debido a la gran producción superior en mucho al consumo, nos tiene sumidos en el más profundo abatimiento; y por todos los medios debemos procurar mejorar nuestra suerte. Hoy día, sin aduana de exportación para mercados extranjeros no podemos ni aun siquiera apelar a lo que en años atrás nos diera medianos resultados, pues los gastos ahogarían nuestras esperanzas de mejorar. Estamos, pues, obligados a girar en el reducido círculo de nuestro propio consumo..."⁴⁴.

El siguiente balance económico de lo que había significado para el Zulia el cierre de la aduana de Maracaibo, publicado por *El Comercio de Maracaibo* el 6 de octubre de 1877, ilustra y resume cuanto se ha dicho sobre los efectos de aquella "funesta medida": en dos años y medio habían dejado de concurrir al puerto unas 100 embarcaciones que, al permanecer en el mismo un promedio de treinta días, generaban ingresos por el orden de los mil pesos cada una en gastos de víveres, aguada, medicinas, peonaje, prácticos, animales de curiosidad, encomiendas, etc.; y 50.000 pesos como total de comisiones y demás gatos inherentes a la actividad comercial. Se habían dejado de exportar hacia Curazao y Aruba otros 50.000 pesos en maíz, cocos y su aceite, panela, queso, bestias mayores y menores, y otras mil "zanjadas". A todo esto se debían agregar unos 200.000 pesos no percibidos por los comerciantes al mayor y detal, piragüeros, lancheros, caleteros y peones. En total, unos 400,000 pesos⁴⁵.

⁴³ Ibídem, p. 55.

⁴⁴ AHZ, 1876, tomo 1, legajo 7.

⁴⁵ *El Comercio de Maracaibo* de 6 de junio de 1877. *El Zulia pide...* Ob. cit p. 10.

Para colmo de males, proseguía en su balance el columnista de *El Comercio*, las mercancías inglesas habían sido recargadas 8% y las francesas 12%; y como lo que se importaba desde Maracaibo para el consumo local y para su envío a la Cordillera alcanzaba a los 3.000.000 de pesos anuales, serían 7.500.000 en dos años y medio; calculando 8.5% de recargo como promedio significaría que la población había tenido que pagar 650.000 pesos más que antes del cierre: "¿Quién ha pagado esta suma? ¡El pueblo, el consumidor, el que trabaja, el que suda, el que se ha empobrecido! Por una parte se le han sustraído 400.000 pesos; y por otra parte se han gravado sus víveres, sus vestidos, sus herramientas, sus libros, sus efectos todos con 650.000"⁴⁶.

Fue tal la paralización de la actividad mercantil en el puerto de Maracaibo que el gobierno norteamericano estudió la posibilidad de cerrar su consulado en esta ciudad. No se hizo efectiva la medida gracias a la rápida intervención del Cónsul Teleman C. Jutting, quien, en carta al Departamento de Estado de 23 de diciembre de 1877, defendió así su permanencia en el puesto: "Debo exponer mi pesar de que el Departamento haya considerado conveniente rebajar la posición de la representatividad de los Estados Unidos en este puerto, el cual aunque cerrado arbitrariamente en 1875 por el General Guzmán Blanco pronto será abierto de nuevo y reasumirá una vez más su posición como el primer puerto exportador de Venezuela, el primero en población y en la extensión y seguridad de su Bahía"⁴⁷.

Un negocio redondo para los asociados al gobierno central

Al cerrar sus puertas la aduana, según expresiones de la prensa de la época, Maracaibo se convirtió en la "sucursal de Puerto Cabello"; se favoreció a un "monopolio particular"; se la redujo "a la condición de tributaría de otra sección", degenerando de puerto exportador en puerto de cabotaje. En efecto, Puerto Cabello se convirtió en el único receptor y distribuidor del comercio con todo el occidente venezolano.

En este puerto los ingresos por concepto de cobro de derechos de su aduana aumentaron considerablemente: de 1.225.203 venezolanos, en el año económico 1873 - 1874, pasaron a sumar 2.284.737 venezolanos en el correspondiente a 1875 - 1876,

⁴⁶ *Ídem*.

⁴⁷ *Departamento de Estado (USA.)*, T. 62, 5.

convirtiéndose así en la principal aduana del país. En cambio, Maracaibo y La Vela descendieron, entre uno y otro ejercicio económico, de 547.194 a 10.379 y de 272.991 a 16.186 venezolanos, respectivamente; hasta llegar a figurar Maracaibo en el año económico 1876 - 1877 con el irrisorio ingreso de 779 venezolanos por concepto de derechos aduanales⁴⁸.

En correspondencia remitida por Marturet Hermanos y Cía. al Ministro de Hacienda, firma comercial que operaba en Puerto Cabello, se hacía balance de los negocios. Presentaba un panorama diferente al de los colegas zulianos al señalar que en esta localidad las "casas de comercio todas han tenido que aumentar su personal, otras nuevas se han establecido; el peonaje está bien ocupado, lo mismo que un considerable número de carreteros que hacen el tráfico de la Plaza. Grande ha sido el aumento del valor de las fincas, se han construido y seguirán construyendo casas y almacenes, lo que da vida a nuestros artesanos... transportistas, empleados... ". Gracias al traslado a Puerto Cabello de las aduanas de Maracaibo y La Vela -concluía el informante- se había salvado esta plaza comercial, que estuvo en "peligro de colapsar por ser casi nulas las ventas para Valencia y demás pueblos de Carabobo, a causa de la importancia que había tomado Valencia como importadora directa"; ahora las casas comerciales habían aumentado en unos 500.000 venezolanos sus ventas⁴⁹.

También la Administración Pública advirtió prontamente sobre los beneficios que había traído consigo la reubicación de las aduanas del occidente en Puerto Cabello. El Ministro de Hacienda en sus Memorias correspondientes al año 1875, expuso, en base a fuentes consulares, los satisfactorios resultados de tal medida que a sólo cinco meses de haberse decretado había logrado el incremento en 1.539.335 venezolanos por concepto de derechos cobrados en las aduanas de Maracaibo y La Vela. La causa fundamental de tal incremento se debía al control efectivo sobre la corrupción aduanal y el contrabando que se hacía entre estos puertos y Curazao.

⁴⁸ "Estadísticas de aduana". Tomás Carrillo Batalla, *Ob. cit.*, tomo XXVI, pp. 168 y 400.

⁴⁹ *Memoria del Ministro de Hacienda al Congreso Nacional de los Estados Unidos de Venezuela en 1876*, Caracas, Imprenta La Opinión Nacional, p. 34.

En comunicaciones anexas a esta Memorias, varios comerciantes de Puerto Cabello y Caracas: Jesur Römer, Blohm Valentiner, A. Behrens, Santana Hermanos, J. Röhl, H. L. Boulton, Marturet Hermanos, etc., agregaban cómo los productos habían logrado mejores precios en los mercados extranjeros, el importador aumentaba sus transacciones al no temer la competencia del contrabandista; y al ver aumentada su riqueza el país disponía de mayores ingresos para conservar la paz, eliminándose, entre otros efectos, el incentivo para los continuos levantamientos de los marabinos. Aumentó la navegación venezolana al prescindirse para el comercio de cabotaje de las embarcaciones curazoleñas; y finalmente, al quedar destruido el monopolio que en Maracaibo habían ejercido las firmas extranjeras, los productores andinos obtuvieron mayores ganancias porque las cosechas y el consumo había aumentado al bajar de precio las mercaderías importadas⁵⁰.

En un artículo periodístico, firmado por "Le petit-commerce", los comerciantes marabinos respondieron en septiembre de 1876 a las opiniones recogidas en las Memorias: protestaban la actitud de sus colegas de Puerto Cabello, quienes además de disfrutar del "insólito privilegio" de convertirse en centro de todo el comercio del occidente venezolano, los trataban en sus comunicaciones "como a enemigos más que como a compañeros de gremio, haciéndonos aparecer como monopolizadores y contrabandistas, acreedores a toda la severidad del Gobierno Nacional"; aplaudían, de paso, la iniciativa del "alto comercio de esta plaza" de publicar un folleto para defender al comercio de Maracaibo, donde analizaban cada una de las afirmaciones que se hacían sobre las causas y efectos del cierre de la aduana⁵¹.

Este opúsculo titulado *Al Público*, fechado en agosto de 1876 y firmado por las siete más importantes casas comerciales de Maracaibo: cinco alemanas, otra curazoleña y la séptima italiana, causó, no sin motivo, honda impresión en la ciudadanía. Hasta el momento había sido algo inusitado que las firmas extranjeras refutaran abiertamente y por escrito las políticas del Gobierno Nacional, aunque en este caso se hicieron indirectamente a través del análisis y crítica de las comunicaciones de los comerciantes de Puerto Cabello y Caracas, reproducidas en las Memorias de 1876, alegando por

⁵⁰ *Ídem.*

⁵¹ *El Periódico*, número 2.

demás, respeto a "los motivos que el Gobierno Nacional haya tenido para decretar la clausura de los referidos puertos" y prometiendo "no decir una sola palabra que pudiera parecer inconveniente ni suscitar la más ligera dificultad en la marcha de los planes administrativos"⁵².

Negaba "el alto comercio marabino" que la clausura de los puertos de Maracaibo y La Vela hubiera "reportado beneficios a la nación", aumentando los ingresos fiscales y la riqueza del país. Tales aseveraciones contenían "un grave error económico"; lo explicaban con bien ponderadas e interesantes reflexiones:

Los gobiernos son por necesidad los grandes consumidores de la riqueza de los países; el consumo que hacen se mide por la cuantía de las contribuciones que forman el tesoro público. Mas como estos consumos del gobierno son, en parte, consumos productivos, esto es, gastos hechos en el sometimiento del orden administrativo, en el mantenimiento de las garantías y de la paz y en las obras de común utilidad, se deduce: que hay un beneficio social reportado por el aumento de la renta, pero que este beneficio es indirecto; y de ninguna manera podría sostenerse que es beneficio social directo o lo que es lo mismo que es una notación del aumento de la riqueza pública.

Dado, pues, que la clausura de los puertos de Maracaibo y Coro haya producido un aumento en el ingreso que esas aduanas arrojaban antes, apenas podría sacarse a la luz este argumento para otra cosa que para probar: que el gobierno quedaba en posición de disponer de mayores recursos para sus consumos, y de ninguna manera para persuadir que en ello se había realizado un aumento de riqueza. Nos alegraríamos de que la comparación estadística hiciera evidente que la renta pública ha recibido incremento, pues es justo y conveniente que los gobiernos puedan disponer de recursos suficientes para el mejor desempeño de su cometido; pero nosotros sostendremos, en todo caso, que tal aumento, si lo hay, depende no de la clausura de los puertos de Maracaibo y Coro sino de los progresos crecientes de un país que marcha hacia adelante, y de la confianza que se difunde bajo los beneficios de la paz que anima a emprender y a mover los capitales⁵³.

Por lo demás, afirmaban los autores del opúsculo, el cierre de las aduanas de Maracaibo y La Vela tuvo "el aliciente verdaderamente antieconómico de privilegiar el comercio de Puerto Cabello, con notable detrimiento de los consumidores y productores de estas vastísimas comarcas". ¿Cómo, pues, podía hablarse de un aumento de la riqueza del país cuando medio millón de personas que las habitaban sufrían las consecuencias de

⁵² *El Zulia pide...* Ob. cit., p p.5 - 9.

⁵³ *Ibidem*, pp. 6.

una medida que sólo beneficiaba a un área limitada del mismo? Para Maracaibo, en particular, había representado "menos trabajadores, menos trabajo para su peonaje, ruina de algunas industrias, ruina total de algunos comerciantes, depreciación de sus palos de tinte, dividive, azúcares, maderas de construcción, mangle, etc.⁵⁴

Otro error de los comerciantes de Puerto Cabello y Caracas consistía en considerar que tales medidas habían causado la destrucción del contrabando: esto sería lo mismo, según los comerciantes marabinos, que:

... recomendar la clausura de todos los puertos de Oriente para impedir el contrabando que por aquella parte pueda hacerse; accordándose así un verdadero privilegio en favor del comercio de Puerto Cabello y La Guaira, con menoscabo y mengua de los intereses comerciales de la generalidad del país...

¿La circunstancia de la clausura de los puertos de Maracaibo y Coro impedirían el comercio clandestino allegarse con pequeñas embarcaciones a un inmenso litoral no resguardado? No hay para que empeñarse en oscurecer la verdad; el contrabando no se ataja cerrando puertos ni aun siquiera con grandes resguardos, sino única y exclusivamente con leyes fiscales sabias y bien medidas y con empleados de hacienda fieles a su deber⁵⁵.

En relación a que el cierre de las aduanas del occidente de Venezuela había incidido favorablemente en el desarrollo de la marina nacional y aumentado el comercio de cabotaje por la obligada escala en Puerto Cabello, señalaban:

Es indudable que la industria del cabotaje ha recibido incremento, pues que es hoy mayor el número de goletas que hacen el tráfico entre las costas occidentales. Más cabe preguntar: ¿cuáles son los artículos que alimentan ese tráfico? ¿Son por ventura producciones naturales que van del uno al otro punto a alimentar los cambios y aumentar así la riqueza pública? No, son en su mayoría parte de los efectos extranjeros que pudiesen llegar a los puertos eliminados sin el sobrecargo de los costos de escalas y comisiones; y frutos de exportación que pudieron salir de estos mismos puertos sin el aumento de costos de un transporte innecesario, puesto que dejan a la espalda magníficos y cómodos puertos, donde pueden ser embarcados para salir directamente a su destino⁵⁶.

⁵⁴ *Ibidem*, pp. 8 - 9.

⁵⁵ *Ibidem*, pp. 6 - 7. Conviene tener presente que en Maracaibo, como en casi todos los puertos venezolanos, personajes del "alto comercio" se veían frecuentemente involucrados en "causas de comiso" por evasión de impuestos. En correspondencia del Cónsul norteamericano, de 2 de octubre de 1879, éste comentaba cómo el contrabando era una actividad muy común y un gran negocio en Maracaibo "que lo hacen. muchos de los llamados hombres respetables". *Departamento de Estado (USA)*, T. 62. 5.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 7.

Más concretas eran las observaciones que hicieran Marturet Hermano & Cía de Puerto Cabello: por falta de cabotaje los mercados de Maracaibo y Coro se veían constreñidos a solicitar de Curazao los efectos extranjeros necesarios a su consumo, en perjuicio del comercio de Puerto Cabello:

Es mucha candidez de estos señores o muy peregrino empeño –respondían– dar por cosa más natural que el comercio de Maracaibo sea tributario obligado del de Puerto Cabello. Este comercio (el marabino) ha pedido a Curazao como ha pedido a Saint Thomas, a Norteamérica y Europa, puntos a donde creen ver su mayor conveniencia. Por consiguiente ellos habrán de convenir con nosotros, como convendrá todo ánimo ilustrado e imparcial, en que no es buena teoría económica obligar a Maracaibo a comprarle a Puerto Cabello; porque esto favorecerá, ocasionalmente, algunos intereses, pero matará el comercio que no puede vivir sino a la sombra de las más amplias libertades⁵⁷.

Y aún más dura la acusación de "monopolizadores del comercio" que la misma firma Marturet Hermano & Cía. lanzaba sobre los comerciantes marabinos, sin "ningún género de consideración y respeto hacia este gremio mercantil":

¿Qué entienden los Señores Marturet Hermano & Cía por monopolio? ¿Qué ley, decreto o circunstancia puso en nuestra manos el cetro del comercio, con exclusión de los hijos del país y de la competencia de las otras plazas de la República? ¿Qué traba ha habido jamás para que lleguen a este mercado nuevos capitales a abrir el palenque de la competencia? Ellos aducen como prueba de la tiranía que hemos ejercido en el comercio la resaltante comparación que hacen de los precios de la harina y el arroz, en muy frecuentes ocasiones, entre los de este mercado y Puerto Cabello. ¿Y quién los ha detenido, tantas veces, para venir aquí en busca de un racional provecho, aliviando a la vez la dura suerte de los consumidores?⁵⁸.

Agregaban que Marturet Hermanos & Cía. afirmaba, además, que el cierre de la aduana de Maracaibo había destruido el monopolio de sus comerciantes:

El día llegará en que cesen los motivos que aconsejaron aquella medida; y entonces verán los Señores Marturet Hermanos & Cía. que no somos árboles caídos, y que fue vana ilusión su deseo el pensar que podían hacer leña de nosotros. Este comercio tiene vida propia, y la situación de Maracaibo la más ventajosa en toda la República, a orilla del mar y a la salida natural y única de la

⁵⁷ Ibídem, pp. 7 y 8.

⁵⁸ Ibídem, p. 8.

hoya más grande y rica del país, después de la del Orinoco, le aseguran un porvenir muy floreciente y próspero⁵⁹.

No resulta difícil descubrir a lo largo de este sugestivo análisis socioeconómico la presencia, en los miembros del "alto comercio" marabino, de un discurso del más puro corte liberal (producto quizás más de la reiterada praxis económica que de un desarrollo teórico del mismo), la identificación plena de sus autores con la suerte y destino de la Región marabina, y la clara percepción de las contradicciones existentes entre las políticas económicas instrumentadas en la región norcentral del país y sus propios intereses.

Para los cosecheros andinos el cierre de la aduana de Maracaibo trajo beneficios imprevistos. La dependencia de aquellas fértiles comarcas del puerto marabino, en cuanto a la movilización de sus productos e importaciones, se remontaba a las primeras décadas del siglo XVII, cuando los manejos políticos y aun acciones militares de sus habitantes, lo impusieron como único puerto de trasbordo para las transacciones con el exterior.

Por vez primera, después que Gibraltar perdió en 1676 el privilegio de ser puerto de las antiguas y extensas Provincias de Mérida y Pamplona, los Andes lograron "costas en el Lago, aguas comunes y puertos habilitados", como La Ceiba, Gibraltar y Encontrados⁶⁰. Los comerciantes andinos comenzaron a importar directamente desde Puerto Cabello, obviando hasta el cabotaje por Maracaibo; aparentemente sus ganancias se incrementaron al aliviar sus operaciones de los gravámenes que imponía el toque portuario y aduanal en la capital del Zulia en cuanto a almacenaje, manejo monopólico de las mercancías y producción por parte de sus comerciantes, quienes fijaban los precios de la compra y venta de las mismas, impuestos municipales y estadales, etc.

Aunque no se ha logrado localizar documentación que lo pruebe, no resulta descabellado imaginar que los estados andinos estimularan y apoyaran a Guzmán Blanco a la hora de decidir el cierre de la aduana de Maracaibo; de hecho uno de las

⁵⁹ *Idem.*

⁶⁰ *Ibidem*, p. 51.

justificaciones que éste adujo para tal medida fue la de cortar con los abusos y monopolio que los marabinos ejercían sobre la Cordillera. En varios artículos publicados por la prensa de Maracaibo de 1877 se criticó con dureza e ironía la conducta asumida por los estados vecinos: "Enhorabuena que la Cordillera aspire a la completa independencia de su comercio y a hacer enteramente privativas suyas las vías de su tráfico!... ¿Qué le falta? Cuarenta o cincuenta años más de perseverancia en su idea y el sacrificio paulatino de algunos capitales para vencer los obstáculos que la naturaleza le opone..."⁶¹

Por liberarse de Maracaibo como puerto importador, los consumidores andinos debían pagar a mayor precio las mercancías que adquiriesen, pues no de otra manera el comerciante compensaba los incrementos originados por la introducción a través de Puerto Cabello, el cabotaje en Maracaibo y el paso por los puertos habilitados en la costa oriental y sur del Lago. Bebidas alcohólicas, instrumentos de trabajo, alimentos, telas, muebles, medicinas, vajillas, maquinarias y refacción para vapores, etc. aumentaban 8 y 12 por ciento según procediesen de Inglaterra o Francia; incremento que podía alcanzar, en algunos casos, 15%⁶². Al parecer, los habitantes de la Cordillera preferían, de momento, pagar más a beneficiar las arcas de los comerciantes y gobierno zuliano, y seguir contribuyendo, así, a la consolidación de Maracaibo como principal ciudad del occidente venezolano.

De hecho, en estos años sus ciudadanos manifestaban cierto sentimiento de humillación por venir a menos la "grande y gloriosa Maracaibo, emporio comercial en otros tiempos, y que contaba en su seno 34.000 habitantes", reemplazada en sus funciones por improvisados puerecillos que, como en el caso de La Ceiba, era apenas "un caserío de trece ranchos medio hundidos entre el agua del Lago"⁶³. "En el empeño por convencer a la opinión pública sobre las anomalías que esta situación originaba, la prensa se hizo eco de aquellas personas que consideraban, sin apegarse mucho a la realidad de los hechos, que la habilitación de los puertos menores del Lago favorecía el incremento del contrabando: era "incomparablemente más fácil invigilar (sic) el puerto de Maracaibo y

⁶¹ Ibídem, p. 52.

⁶² Ibídem, p. 10.

⁶³ Ibídem, p. 44.

el trayecto comprendido entre el Saco y el Lago que el vastísimo litoral interno y las vías fluviales por donde se hace el simple comercio de cabotaje. El contrabando tiene que ser enorme en la situación actual...". Además, argumentaban que en estas condiciones operativas el gobierno venezolano debía realizar mayores erogaciones para "sostener un tren de empleados aduaneros" en puertos improductivos, ya que los impuestos se cancelaban en Puerto Cabello⁶⁴.

Para las áreas productivas del oriente colombiano, que tenían en el Lago y sus afluentes la mejor vía en sus relaciones con el exterior, y para quienes se ocupaban del provechoso comercio de tránsito, el cierre de la aduana de Maracaibo también afectó el normal desenvolvimiento de su actividad económica. Antes del cierre, las mercancías con destino al vecino país llegaban primero a Curazao, donde representantes, socios o intermediarios "de los comerciantes marabinos verificaban el embarque que, cumplido con todos los requisitos administrativos, era enviado a Maracaibo. Aquí, el consignatario de la mercancía la declaraba "de tránsito" y almacenaba hasta tanto pudiera ser remitida a la aduana de San Antonio del Táchira para su entrega final en Cúcuta. Los comerciantes establecidos en esta plaza estaban en su mayoría asociados a las firmas marabinas remitentes, y se ocupaban de igual modo de la compra de la producción agropecuaria de los valles de Cúcuta, San Cristóbal, Rubio, Táriba, etc.; que se exportaba a través del principal puerto del Lago.

Para 1872, operaban en Cúcuta más de treinta consignatarios, entre criollos y extranjeros; el café cubría 94% de sus envíos hacia Maracaibo, el resto eran pequeñas cargas de cacao, panera, tabaco, quina, cueros, artesanías, menestras, etc., destinadas en su mayor parte al consumo en la capital del Zulia y en Curazao⁶⁵. Según la relación correspondiente al primer semestre de ese año, las casas comerciales de Manuel Aranguren, Blöhm Mecklemburg, Minlos Breuer, Schön Wilson y Schmilinsky exportaron 75% del café de la región del Lago; Ferrero y Spannochia, Munch Van Dissel, Riedel Bornhorst, Andrés Roncagjolo y José Vicente Urdaneta 20%; y 5% restante Francisco Carías, J. Z. De Pool, J. Gilly, Guruceaga y Henríquez, M. J.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 44 - 45.

⁶⁵ Relación de las cargas que han llegado a esta ciudad procedentes de Encontrados", Maracaibo 1872. AHZ, 1872, tomo 2, legajo 13; tomo 16, legajo 11; tomo 22, legajo 2.

Henríquez, Piombino y March, Ramón Pons y José Ignacio Valbuena⁶⁶. Más de la mitad de ese café procedía de las haciendas que tenían al eje San Cristóbal-Cúcuta como centros de acopio, y eran remitidas por los socios o representantes de las firmas marabinas mencionadas.

Al cerrarse la aduana de Maracaibo, las casas exportadoras radicadas en este puerto perdieron el control sobre las operaciones mercantiles que se efectuaban en el comercio de tránsito con Colombia: las filiales de Cúcuta, al verse forzadas a remitir e importar directamente a través de Puerto Cabello, asumieron las funciones que le correspondían a las sedes principales en Maracaibo; y éstas debieron hacer un gasto extra para pagar representantes y empleados en Puerto Cabello que se ocuparan de los manejos legales y supervisión da los cargamentos, operaciones éstas anteriormente confiadas en Curazao a socios, familiares y amigos, con quienes por varias décadas se consolidaron lazos que generaron mayor confianza y, seguramente, menores gastos.

Mientras se producía esta situación coyuntural, el comercio de tránsito con Colombia se vio también afectado por las secuelas del fuerte terremoto que destruyó a Cúcuta en su totalidad el 18 de mayo de 1875, y dañó considerablemente a las poblaciones de San Cristóbal, Salazar de Las Palmas, El Rosario, San Antonio, Michelena, Lobatera, Táriba, Chinácota, San Cayetano, Santiago, Capacho, Colón, Ureña y Guásimos.

Testigos de la tragedia describían así los efectos del sismo: "... miles de muertos, las casas derrumbadas, el mal olor, el saqueo y asesinato generalizado dirigido por bandas de hombres que se dedicaron a liquidar a sobrevivientes y a saquear las cajas de las casas comerciales y de los particulares"; caminos y puentes destruidos, interrumpieron toda comunicación entre aquellos campos y poblados; de Cúcuta, comentaban con hondo pesar, "...no queda sino un nombre marcado sobre una inmensa ruina; nada quedó en pie en esa desventurada ciudad, hasta las piedras del pavimento o de sus calles

⁶⁶ Exportadores de café por el puerto de Maracaibo para el primer semestre de 1872. AHZ, 1872, tomo 5, legajo 6.

se dislocaron y rodaron de su puesto... Centenares de seres humanos perecieron bajo los escombros de sus suntuosas habitaciones y en las calles de la linda población"⁶⁷.

Según el Cónsul de Venezuela en Cúcuta, J. M. Catalán, las pérdidas materiales ascendieron a los siete millones de pesos. Nuestro Gobierno aprobó una ayuda de 5.000 venezolanos para el Departamento de Santander y el mismo monto para el Táchira⁶⁸. Varios sobrevivientes con familiares en Venezuela emigraron hacia ciudades y poblaciones del occidente. Muchos de los que llegaron a Maracaibo, entre ellos el Dr. Francisco Eugenio Bustamante, eran exiliados políticos del gobierno de Guzmán Blanco: sin respetar su estado de salud ni condición, heridos unos, sin bienes la mayoría, fueron encarcelados⁶⁹.

David Church Johnson, en su excelente ensayo Santander Siglo XIX: Cambios socioeconómicos, señala que la situación de Cúcuta antes del terremoto ya era bastante difícil por el aumento en el precio de los alimentos. Desde 1874 los sucesos políticos en Maracaibo y el Táchira "obligaron a la interrupción del comercio y a la drástica disminución de las exportaciones de café"; luego esta situación se agravó por la caída que sufrieron los precios del café, originando "un estado de postración en aquellas poblaciones que sólo un mes antes experimentaban un rápido crecimiento". Pero el mismo autor explica cómo a pesar de la magnitud del terremoto fue rápida la recuperación de la ciudad colombiana:

... El terremoto de 1875, que bien pudo haber sido el golpe final, se convirtió de hecho en un gran estímulo. La ciudad de Cúcuta fue reconstruida en su totalidad, perdiendo en el proceso su carácter colonial para dar paso a una atmósfera más europea con avenidas amplias y sombreadas, a lo largo de las cuales había un constante movimiento de carruajes. La fiebre comercial llegó a tal punto que los comerciantes no podían detenerse a saludar sin que se llevara a cabo algún tipo de transacción. Existía la creencia generalizada de que el esfuerzo conjunto de la

⁶⁷ Cartas de Julio Cardona, desde Salazar de las Palmas, a P.H.L. Bougoin, del 1 de junio de 1875, y de Francisco La Cruz, desde San Cristóbal, a su hermano, de 27 de mayo de 1875. *Sala Tulio Febres Cordero* (Mérida).

⁶⁸ Francisco González Guinán, *Historia Contemporánea de Venezuela*, quince tomos, Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República, 1954 t. X, p. 385.

⁶⁹ Juan Besson, *Ob. cit.*, t. 11, p. 300.

ciudadanía en la labor de reconstrucción había creado un espíritu perdurable de cooperación y de apertura⁷⁰.

La rápida recuperación de Cúcuta y de sus áreas vecinas se vio confirmada con el aumento que experimentó la producción a finales de esa década: de 43.400 cargas exportadas en el año económico 1867 - 1868 se incrementó a 80.000 cargas en 1878 - 1879, una vez resueltos los problemas de incomunicación y abierta, en 1876, la importante vía de Cúcuta al puerto de San Buenaventura en la confluencia del Táchira y el Zulia⁷¹. La Compañía que había tenido a su cargo la apertura de este camino se apresuró en concluirlo enterada de que Guzmán Blanco había decidido unir a San Cristóbal con el puerto de La Madera, en el Caño Umuquema, de donde salían pequeños vapores hacia Santa Cruz del Zulia, mediante un camino que pasaría por la población conocida ya como La Fría. Este proyecto, como tantos otros de décadas anteriores, perseguía el propósito de que las producciones de Mérida y Táchira no se vieran forzadas a utilizar la ruta tradicional por Cúcuta y el puerto de Los Cachos. Tal medida convertiría a San Cristóbal en la gran ciudad acopiadora de la producción de esa importante zona cafetalera, y facilitaría la claridad en la discusión de problemas limítrofes con Colombia⁷².

La rapidez con que actuó la Compañía del Camino de San Buenaventura, que puso a disposición de toda la subregión fronteriza una mejor vía para las comunicaciones con el Lago, impidió que el camino por La Fría se construyera. Igualmente, en San Cristóbal "no tardó en venir la reacción de los espíritus, según noticias llegadas a Maracaibo en agosto de 1875, y hoy es de admirarse el empeño con que se procura levantar la ciudad destruida"; tres meses después de la catástrofe, "cuando se creía que los cosecheros no iban a conseguir fondos para la recolección de frutos, ha querido el cielo que lo que no acontecía en los años pasados se haya verificado en éste. A los cosecheros se les ha hecho fácil, y aun puede decirse que con poco quebranto, conseguir esos fondos, siendo

⁷⁰ David Church Johnson, *Santander siglo XIX: cambios socioeconómicos*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1984, p.225.

⁷¹ *Ibidem*, pp. 215 y 217.

⁷² Presidencia de la República, *Mensajes presidenciales*, dos tomos, Caracas, 1970, t. 1, p. 10.

esto como es fácil deducido obra de la competencia por el aumento del precio en el café que es lo que constituye su principal fuente de riqueza"⁷³.

Todos, menos Maracaibo, se vieron de algún modo beneficiados y asistidos en estos difíciles momentos. Aun la medida de Guzmán Blanco, por decreto de 17 de junio de 1875, de reinstalar en el principal puerto zuliano la aduana de Cabotaje que había sido trasladada al Castillo de San Carlos en agosto de 1874, fue considerada intrascendente⁷⁴. Por primera vez, luego de dos siglos, peligraba la articulación del circuito agroexportador que había logrado aglutinar y dinamizar a Maracaibo; se atentaba contra la supremacía comercial, financiera y fiscal que ésta ejercía sobre la región; además se frenaba el crecimiento de su sector dirigente. Lo que se les quitaba a los marabinos era otorgado a la competencia de la región norcentral del país. Como en situaciones similares anteriores, la sombra del separatismo o de una posible anexión a Colombia cruzó de nuevo amenazadora por la mente y discurso de políticos y hombres de negocio.

La “cuestión diplomática” con Curazao

Favoreció esta retórica el hecho de las tensas relaciones entre Venezuela y Colombia, por problemas de límites e interpretación del "Tratado de Amistad, Navegación y Comercio", que caracterizaron a estos años de gobierno de Guzmán Blanco⁷⁵. Comentó *El Comercio*:

.... Este Señor buscaba con avidez una guerra con Colombia. Y en lugar de darle a su ala izquierda valor, unión, bienestar, cohesión, como hubiera hecho un verdadero hombre de Estado, un militar de luces y de estudio, hétenos aquí que nos quita el pan, nos enflaquece, nos debilita, nos anula, nos humilla, sin reparar ¡imprudente! que en caso de una ruptura, faltos de amor y de afecto, hubiese podido Maracaibo dar una ojeada al mapa, y la tentación habría sido fuerte. Entre dos fuerzas, dicen los matemáticos, que la resultante se inclina siempre a la mayor"⁷⁶.

⁷³ Comunicación del Presidente del Estado Táchira, Bernardo Márquez dirigida al Presidente del Estado Zulia. San Cristóbal, 27 de agosto de 1875. AHZ, 1875, tomo 8, legajo 19.

⁷⁴ Tomás Carrillo Batalla, *Ob. cit.*, tomo XXV, pp. 286 - 287.

⁷⁵ Dilio Hernández, *Historia diplomática de Venezuela*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1986.

⁷⁶ Maracaibo, 13 de octubre de 1877. *El Zulla pide ante el Congreso de Venezuela... Ob. cit.*, p. 15 - 16.

En otros artículos de prensa se expuso abiertamente la posibilidad de retomar el proyecto de la República del Zulia, propuesto en marzo de 1858 por el Presidente del Estado Santander, General Vicente Herrera, que reuniría en un sólo Estado Soberano al oriente colombiano y al occidente venezolano⁷⁷.

Curazao fue otra de las áreas del Circuito agroexportador marabino que se vio seria y directamente afectada por el cierre de las aduanas de Maracaibo y La Vela. Ya hemos expuesto cómo, desde la década de 1850, por su ubicación geográfica, infraestructura de puertos, muelles, almacenes y sistema de transporte, la vecina isla holandesa se había convenido paulatinamente en el principal centro de intercambio y transacciones mercantiles entre la Región marabina y el exterior. Facilitaban la actividad comercial la calidad y eficiencia de los servicios, respaldo en los créditos, garantía sobre las mercancías, presencia de compañías aseguradoras y los antiguos lazos entre marabinos y curazoleños que iban más allá de lo estrictamente económico, al haberse convertido la Isla en área de recreación, asistencia médica, centro religioso para los no católicos y así lo permanente de exiliados políticos.

En 1872, más de la mitad de las embarcaciones mayores que se movilizaban por el puerto de Maracaibo eran de nacionalidad holandesa; y para 1874 recibía 46.7% del volumen total y 50.6% del valor de las exportaciones marabinas⁷⁸. La Isla era paso obligatorio de las embarcaciones procedentes o en viaje hacia Europa y Norteamérica para reabastecerse y realizar una ruptura de carga o trasbordo a buques de menor calado para conectar con Maracaibo, cuya barra impedía el paso de navíos transoceánicos. Además de intervenir en el negocio del transporte y de los seguros, los comerciantes curazoleños otorgaban créditos importantes a los venezolanos y operaban directamente en Maracaibo en calidad de importadores, exportadores, almacenistas y consignatarios. Mordehan J. Y Josuah J. Henríquez figuraban, en 1872, como los principales acreedores para Curazao, seguidos por Benjamín Jesurum, Guillermo Leyba, Jacobo Capriles, H. De Lima, José Pinedo, etc.⁷⁹.

⁷⁷ *Ibidem*, pp. 46 - 47.

⁷⁸ Pedro Cunill Grau, "Movilización histórica de recursos rurales venezolanos al Caribe Insular". *Síntesis Geográfica*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, julio-diciembre de 1982, p. 4.

⁷⁹ AHZ, 1872, tomo 7, legajo 18; tomo 8, legajo 22.

Por otra parte, Curazao se beneficiaba por la extraordinaria concurrencia de pasajeros, compras menores, alquiler de las casas, comisiones por el pronto despacho de los buques, reparación de navíos, venta de carbón de piedra, operaciones sobre letras de cambio. Tal actividad se reflejaba en la riqueza que acumulaban sus habitantes, perceptible en la construcción de costosas fábricas, casas de lujo, quintas de recreo, templos, carruajes, clubes, establecimientos educativos, alumbrado público, hoteles, almacenes inmensos, etc.⁸⁰. Según estimaciones de Alejandro Goiticoa, supervisor en Curazao del comercio venezolano, para el año económico 1873 - 1874, esta Isla obtuvo beneficios en el orden de 1.020.031 venezolanos. De éstos, correspondieron 553.315 del comercio con La Guaica, Puerto Cabello, Cumaná, Barcelona, Carúpano y Juan Griego; 366.124 con Maracaibo y 100.592 con La Vela. Las importaciones-exportaciones alcanzaron a 16.191.602 Kg., por un valor aproximado de 6.487.4412 venezolanos, distribuidos como se señala en el siguiente cuadro que confirma la importancia de Maracaibo para Curazao como plaza comercial⁸¹.

El propio Goiticoa, en su citado opúsculo sobre La Goajira y los puertos de occidente, revela nuevos aspectos sobre el enorme peso que tenía la Isla holandesa en el Caribe y el modo cómo afectaba también en lo político al país: "... el progreso que ha alcanzado Curazao, en los últimos veinte años, se debe a las utilidades de los especuladores con nuestras revoluciones y al contrabando por las costas y en los puertos de Venezuela", y sobre todo el constituirse en centro del comercio de tránsito de Maracaibo y La Vela. El contrabando, cada vez mayor, favorecido por la debilidad del gobierno venezolano y por el establecimiento de las líneas de vapor con escala fija en Curazao. La cercanía de la Isla: a 30 horas de Maracaibo, 6 de La Vela, 12 de Puerto Cabello y 24 de La Guaira, y el constante contacto mercantil la hacían "el asilo natural de nuestros hombres públicos expatriados, quienes por lo general reúnen las circunstancias personales necesarias para ser recibidos con agasajo y distinción por todos sus gremios sociales; ...a poco el trato engendra la amistad personal, luego el interés por la causa que motivó la expatriación y después la pasión por ella"⁸².

⁸⁰ Alejandro Goiticoa, *Ob. cit.*, pp. 29 - 30.

⁸¹ *Ídem*.

⁸² P. 29 - 30.

Uno de los principales beneficiados por esta identificación de intereses lo fue el propio Guzmán Blanco, quien con el apoyo de los capitales y armas curazoleños participó en la Guerra Federal y se hizo del poder. Por lo mismo que conocía bastante bien las ventajas estratégicas de la Isla y la capacidad de sus habitantes para ofrecer apoyo logístico militar a cualquier "alzado" en Venezuela, no dudó en enfilar toda su astucia y recursos hacia el debilitamiento de aquel importante centro comercial y financiero. El traslado de las aduanas de Maracaibo y La Vela a Puerto Cabello sirvió perfectamente a los propósitos políticos de Guzmán, así como también al control directo de los ingresos aduanales de los puertos de occidente y al debilitamiento de los comerciantes y gobiernos de Coro y Maracaibo, aunque públicamente hubiera anunciado que tal decisión respondía a la necesidad de acabar con el contrabando, y de manera inmediata era una medida relativa por la participación de los curazoleños, en 1874, en el levantamiento de León Colina en Coro.

En todo caso, Guzmán Blanco demostró con los hechos tener cuentas por saldar con sus antiguos aliados curazoleños, y éstos, en el tiempo que Puerto Cabello monopolizó el comercio con el occidente venezolano, la pasaron bastante mal, hasta el punto de hacer intervenir al gobierno de La Haya, originando así un conflicto de carácter internacional. Holanda exigió a Venezuela la suspensión inmediata de la medida que disponía el traslado de las aduanas occidentales a Puerto Cabello, rompió relaciones diplomáticas y amenazó militarmente con el envío de una escuadra de guerra a Curazao. Guzmán Blanco, entre otras disposiciones, había suprimido 13% proveniente de las aduanas y destinado al pago de la deuda que Venezuela tenía con Curazao, pidió una indemnización de millón y medio de pesos por los gastos de guerra ocasionados al intervenir la Isla en la política interna venezolana, solicitó la remoción de su Gobernador, la expulsión de algunos asilados venezolanos y que se prohibiera la venta de armas a Venezuela⁸³.

El Ministro de Negocios Extranjeros de La Haya, en comunicación de 17 de julio de 1875 dirigida a José María Rojas, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela, refutó algunas de las exigencias del gobierno venezolano, a las cuales

⁸³ *Ídem.*

calificaba de la "mayor gravedad", y exigía que para examinar "concienzuda y sinceramente" las reclamaciones se reabrieran a "nuestro comercio legítimo" los puertos de Maracaibo y La Vela⁸⁴. El Ministro Rojas respondió que el gobierno venezolano se negaba a acceder a tal condición, y daba un plazo de tres días para el cabal cumplimiento de sus demandas; caso contrario consideraría que la "pretensión de Holanda equivalía a un ataque directo a la independencia del país". A este "ultimátum" respondió La Haya:

Vuestro Gobierno, Señor Ministro, no ha visto la cuestión en su luz verdadera. Ciertamente, si el Gobierno del Rey exigiese en circunstancias ordinarias, y nada más, la apertura de un puerto cualquiera de la República al comercio, el Gobierno de Venezuela estaría en su derecho de ver en ello una ingerencia en su administración interior. Pero éste no es el caso en la ocurrencia actual.

El Gobierno venezolano, de propia confesión, ha cerrado dos de sus puertos para entrabar las relaciones de la colonia de Curazao con Venezuela. Sin embargo, al mismo tiempo, nos exige para su ventaja exclusiva, que tengamos benevolentemente cerrado nuestro puerto de Curazao al comercio de las armas y municiones, y exige, además, una indemnización pecuniaria como reparación de sus quejas que en el fondo viene a ser que no hubiésemos tenido nuestro puerto lo bastante herméticamente cerrado.

Ante estas exigencias, el Gobierno del Rey... declara que si el Gobierno de la República continúa queriendo hacerse justicia él mismo no podrá admitir la discusión de una exigencia de reparación de quejas que ese Gobierno desea hacer valer, y que si los puertos de Venezuela quedaran cerrados al comercio neerlandés podía verse en el caso de alzar las trabas excepcionales que, sólo por un espíritu de benevolencia hacia Venezuela, ha impuesto al comercio de su colonia.⁸⁵

En virtud de esta correspondencia quedaron rotas, por dos décadas, las relaciones diplomáticas entre ambos países. El incidente externo dio a Guzmán Blanco la excusa ideal para no atender las peticiones que internamente hacían marabinos y corianos a favor de la reapertura de sus respectivas aduanas: reabrir los puertos implicaba ceder ante las presiones de una potencia extranjera que avasallaba así, la soberanía venezolana.

⁸⁴ Ibídem, p. 32 - 34.

⁸⁵ José R. Henríquez, *Holanda y Venezuela. Refutación del folleto "Venezuela y Holanda"* publicado por orden del Gobierno de Venezuela, Curazao, Imprenta del Comercio, 1876, p. 44.

La prensa guzmancista se encargó de caldear los ánimos y convenir la "cuestión diplomática" en asunto de orgullo y dignidad nacional; más aún, cuando Holanda envió una escuadra de buques de guerra a Curazao. Guzmán Blanco ordenó fortificar los puertos y la compra de armamentos militares en el extranjero ante "cualquier eventualidad". Señalaba, en uno de sus Mensajes a la nación, que Holanda no pensaba seriamente en un conflicto bélico; tan sólo quería amenazar "para ver si intimidándonos con la guerra, le abríamos los puertos. Pero Venezuela no cederá... sería poner en discusión nuestra soberana independencia"⁸⁶. Su férrea posición ante el "affaire Curazao" lo llevó a afirmar que prefería "cortar todo comercio con Curazao o comprar la Isla" antes que ceder a las pretensiones holandesas; si esto último ocurriera, la convertiría en "nuestro único puerto para la importación, el gran depósito de mercancías y el centro de nuestra navegación por el tráfico de cabotaje con todos los puntos del continente, desde el Lago de Maracaibo hasta el río Orinoco"⁸⁷.

Al concluir el primer gobierno de Guzmán Blanco se pudo discutir abiertamente sobre esta coyuntura; la propia prensa caraqueña trató de ahondar sobre los verdaderos motivos que lo habían conducido a cerrar los puertos occidentales. Detrás de las razones de índole política, la "cuestión diplomática", y aún personal, se hablaba de que Guzmán respiraba por la herida al "habérsele intimado en 1869 por el gobernador de la Isla la desocupación del territorio como perturbador convicto y confeso de la paz en Venezuela", prevaleció una estrategia de carácter económico que tuvo por objeto la aniquilación del comercio de Maracaibo y La Vela en su propio beneficio y en el de las firmas comerciales y navieras con quienes se asoció a lo largo del Septenio⁸⁸.

En medio de este ambiente de pugnacidad diplomática y crecientes manifestaciones de descontento por el traslado de las aduanas de Maracaibo y La Vela a Puerto Cabello, y cuando ya Guzmán Blanco había entregado la Presidencia, el 2 de enero de 1878 Alejandro Goiticoa, buen conocedor como hemos visto de la situación, gracias al importante cargo que había ejercido en Curazao como agente confidencial venezolano, divulgó ante la opinión pública un proyecto para habilitar a Cojoro, pequeño puerto

⁸⁶ *Mensajes presidenciales, Ob. cit.* tomo 1, p. 22.

⁸⁷ *Ibídem*, p. 83 - 84.

⁸⁸ "La Prensa Libre", 27 de julio de 1877. *El Zulla pide...* *Ob. cit.*, pp. 23 - 24.

ubicado en la orilla occidental del Golfo de Venezuela, como aduana para el comercio internacional que se movilizaba desde y hacia el Zulia, los Estados andinos, norte de Santander, La Guajira y costas próximas colombianas. Describía así Goiticoa las ventajas naturales del emplazamiento de Cojoro:

... espléndida bahía como de tres millas de diámetro, su fondo adecuado para los buques de mayor calación; al abrigo de los vientos y mareas, sus aguas son tan tranquilas como las del Lago de Maracaibo, en horas de cama, y sus costas son de barrancos cortados a pico en su mayor extensión, que sirven de atracadero o muelles naturales para toda clase de embarcaciones, y que en mucho sobrepasan a los de Puerto Cabello e isla holandesa de Curazao⁸⁹.

La propuesta encerraba ambiciosas pretensiones geopolíticas, el reordenamiento de los circuitos comerciales y metas estratégicas, de claro corte nacionalista: tenía como finalidad sustituir a Curazao como centro mercantil del puerto de Maracaibo, reduciéndola "a una decadencia tal que, no muy tarde, permitirá a Venezuela la reintegración de su litoral con las islas..."; obviar la obligada escala en Puerto Cabello, que de antemano desechaba por juzgarla "más costosa y extraviada que la de Curazao"; controlar a Maracaibo y los Estados que de ella dependían; hacerse presente Venezuela en La Guajira y captar por completo el comercio colombiano, ejerciendo de este modo con efectividad su soberanía, iniciando un contacto directo con los indígenas guajiros para "hacerles cambiar en afecto la mala voluntad hacia los venezolanos" y reducir el contrabando que por sus costas desguarnecidas realizaban con otros países; y, finalmente, prevenir que Maracaibo, en caso de revoluciones locales, pudiera apropiarse de la aduana al quedar protegida por una armada nacional, y de producirse "guerras generales" estaría resguardada por el Castillo de San Carlos y el fortín "Guardias de afuera", cercano a Sinamaica⁹⁰.

El puerto del Golfo complementaría las funciones que ejercía Maracaibo como centro comercial de los Andes y norte de Santander. Los cargamentos que antes hacían escala en Curazao llegarían a Cojoro: los zulianos atendían dos puertos, aumentándose sus ganancias con los beneficios que anteriormente percibía la isla holandesa. El tráfico comercial a través de Cojoro era además económico, seguro, rápido y cómodo para los

⁸⁹ *Ob. cit.*, p. 44.

⁹⁰ *Ibidem*, pp. 22, 37 y 52.

Andes y Colombia y favorecería a los productores e inversionistas de la región; al no pagar "tributo" a Curazao, se reducirían los costos y fletes de la navegación; las maderas y otros artículos producidos en el Zulia y La Guajira, que se perdían "en su mayor parte en razón a que por su gran volumen y poco valor" no podían soportar el alto flete y el seguro de Maracaibo a Curazao o Puerto Cabello, serán transportados a menor costo; las sales de La Guajira y Zulia que abastecían a la Cordillera y Colombia se venderían a un precio más bajo al emplear mano de obra más barata en La Guajira; la demanda de carbón para los vapores que harían escala en Cojoro sería de provecho para los dueños de las minas próximas al puerto y generaría fuentes de empleo; el centro del país podría abastecerse del ganado guajiro, especialmente de caballos y mulas de buena y afamada raza.

Goiticoa acompañó su proyecto con una detallada descripción de la infraestructura que se necesitaría para el buen funcionamiento de la aduana: debería disponer de una edificación de hierro, de 1.500 metros cuadrados, donde se construirían dos almacenes lo suficientemente grandes como para recibir y despachar productos y mercancías; en medio de ellos estaría un edificio de dos pisos para las oficinas y habitaciones de los empleados; otro edificio, de idénticas dimensiones a los destinados a almacenes serviría de resguardo y sede de la fuerza nacional que custodiaría la aduana; finalmente, se levantaría un faro, y una línea telegráfica uniría a Cojoro con Maracaibo. Estas obras tendrían un costo de 185.000 venezolanos, suma que consideraba insignificante si se la comparaba con las utilidades que percibía Curazao del comercio venezolano⁹¹.

El proyecto no se llevó adelante, aunque debió resultar sumamente atractivo para los propósitos y política de Guzmán Blanco, en cuanto le permitiría fortalecer el Territorio Guajira, liquidar la dependencia de Curazao, controlar el contrabando e incentivar la navegación con vapores venezolanos. De él tan sólo quedó una reiterada mención indirecta en los Mensajes Presidenciales de la década de 1880, al anunciar Guzmán en su Programa de Obras Públicas el proyecto, contratación e inicio de un ferrocarril que iría de Maracaibo a Cojoro⁹².

⁹¹ *Ibidem*, p. 49.

⁹² *Mensajes presidenciales, Ob. cit., tomo 2, pp. 183, 209, 288 y 309.*