



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

Cardozo Galué, Germán

Maracaibo y su circuito agroexportador en el siglo XIX

Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, vol. 2, núm. 4, 2006, p. 0

Universidad del Norte

Barranquilla, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85520406>

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

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

**MARACAIBO Y SU CIRCUITO AGROEXPORTADOR EN EL SIGLO XIX**

Germán Cardozo Galué\*

[gcardozog@cantv.net](mailto:gcardozog@cantv.net)**Resumen**

La producción y comercialización del café andino venezolano y del norte de Santander, entre otros frutos, hacia el Caribe y el Atlántico hizo del puerto de Maracaibo, a finales del siglo XIX, la primera aduana de Venezuela en cuanto a la importación y exportación de capitales. Esta consolidación del circuito agroexportador marabino fue impulsada y concretada, fundamentalmente, por el establecimiento de varias firmas alemanas desde mediados de siglo. Dada la trascendencia que tuvo este proceso para la vida económica y relaciones socioculturales de la región histórica de la extensa cuenca del Lago de Maracaibo con el nororiente colombiano y el Caribe, en este artículo se reconstruyen las características de la actividad productiva, redes comerciales, desarrollo de la vialidad, medios de transporte y establecimiento de capitales y firmas comerciales regionales, nacionales, caribeñas y europeas en el circuito agroexportador marabino.

**Palabras claves:** café, comercio, circuito económico, Maracaibo, Colombia, Caribe

**Abstract**

The production and commercialisation of the Venezuelan Andean coffee and north of Santander one, as others fruits, through the Caribbean and the Atlantic, did that Maracaibo's port, at the ends of the 19th century, was converted in the first custom for the importing and export of capitals. This consolidation of the Maracaibo's farming export circuit was prompted and summarized, fundamentally, by the establishment of some German firms since the middle of century. Due to the significance that had this process for the economic life and socio-cultural relations that the historic region of the extensive Maracaibo's Lake basin have with the Colombian north-east and the Caribbean, in this article has been reconstructed the characteristics of the productive activity, commercial networks originated in this macro-space, routs, transportation media, capitals and regional, national and Europeans commercial firms in the farming export circuit of Maracaibo.

**Key words:** coffee, commerce, economic circuit, Maracaibo, Colombia, Caribbean.

---

\* Doctor en Historia (El Colegio de México). Profesor Titular de la Universidad del Zulia, Maracaibo, Venezuela. Investigador del Centro de Estudios Históricos de la Universidad del Zulia en el Programa "La región occidental en la formación del Estado Nacional en Venezuela. Patrimonio e identidad. Siglos XV–XX". Individuo de Número de la Academia Nacional de la Historia.

La formación de un circuito agroexportador lacustre – andino en las áreas fronterizas de las actuales Venezuela y Colombia, abierto a los intercambios con el Caribe, tuvo sus bases constitutivas en el proceso histórico iniciado centurias antes de la presencia española en América.

Ha quedado ampliamente demostrado por las investigaciones arqueológicas e históricas de Mario Sanoja e Iraida Vargas cómo las regiones socioeconómicas surgidas en el territorio de la actual Venezuela a partir de la ocupación española estuvieron condicionadas y enriquecidas, en su base constitutiva, por la diversidad cultural heredada de las originarias sociedades aborígenes. Para el momento del encuentro, estas sociedades tenían diversos niveles de desarrollo dentro de la “Formación Social Tribal”; ellas originaron multiplicidad de regiones delimitadas por un ámbito de vida, “un espacio geográfico definido por el uso que del mismo hicieran grupos territoriales históricamente diferenciados” (Sanoja y Vargas, 1999: 15).

En el campo de la organización social y política, aspecto más relevante del desarrollo socio-histórico alcanzado por las sociedades aborígenes, podemos observar que para el siglo XV de la era, en algunas de las regiones geo-históricas nuestras etnias habían consolidado la formación de extensos y complejos señoríos, sociedades muy jerarquizadas con un locus de poder centralizado, acumulación de fuerza de trabajo, regadío y cultivo en terrazas, pago de tributos al Señor por parte de las aldeas, producción artesanal e intercambio y distribución de bienes terminados entre las diferentes comunidades que integraban el circuito de relaciones políticas (Sanoja y Vargas, 1999: 10).

En estos espacios se distinguían grupos sociales en un área sobre la cual realizaban las actividades productivas y sus “praxis culturales ideológicas”. Los vínculos existentes entre los colectivos involucrados generaron redes de complementariedad para garantizar la subsistencia; esta dinámica condujo a la configuración, hacia mediados del siglo XV, por sus rasgos socioeconómicos y culturales de siete regiones geo-históricas: cuenca del lago de Maracaibo, andina, Llanos altos occidentales, centro - costera,

oriental, cuenca del Río Orinoco y noreste de Venezuela (Sanoja y Vargas, 1999: 15–17).

Estas regiones se fueron redefiniendo a partir de la llegada de los españoles en el siglo XVI al mismo ritmo que se desarrollaba la actividad agro-exportadora. Según las demandas del mercado capitalista se estructuraron espacios sociales articulados internamente por la mutua conveniencia de hacer operativas las áreas de producción y de comercialización. Circuitos económicos que descansaron en una red de ciudades de acopio, dormitorio y puertos; diferenciados en cuanto a red de intereses de los diversos centros de poder económico y político. A estos espacios sociales de los períodos aborigen, monárquico y republicano ha denominado la reciente historiografía venezolana “regiones históricas” por tener vínculos territoriales y humanos que los unieron y procesos socioeconómicos y culturales compartidos e integrados en la larga duración (Cardozo, 2005: 24–25).

El abastecimiento de la flota menor que tocaba en Cartagena de Indias, necesitada para la navegación de retorno hacia las Antillas y España de harinas, bizcochos y jamones entre otros alimentos de la dieta diaria, constituyó el estímulo externo que impulsó la formación del circuito agroexportador de la cuenca del Lago de Maracaibo, vinculado a las áreas productivas andinas, y el externo con el inmediato Caribe. Luego se añadirían tabaco, cacao, cueros y otras mercaderías. Al interior fue estimulado por la necesidad de proveer de textiles, armas, herramientas de trabajo, aceite y vinos, entre otras manufacturas, a los primeros asentamientos hispanos.

En un primer momento, el circuito fue plurinodal. Tres puertos del Lago, Moporo, Gibraltar y San Pedro en su costa oriental, más uno fluvial, Zulia, operaron como centros de acopio e intercambio con Cartagena de Indias, Santo Domingo y Sevilla. Progresivamente el puerto de Maracaibo se impuso como único centro nodal; su estratégica ubicación en el área de contacto entre la comunicación marítima y lacustre favoreció el proceso.

Varios fueron los efectos que sobre este espacio social originó la aparición del circuito agroexportador, así como cambios fundamentales y definitivos en relación al período prehispánico. Fueron los más significativos la exploración y apertura de la red vial matriz del occidente de la actual Venezuela y su integración a las principales rutas de la Provincia de Pamplona y del Caribe, acompañadas por el proceso fundacional y ocupación del espacio sobre los ejes viales que enlazaban el circuito.

Progresivamente se dio la apropiación de las tierras productivas andinas y costa oriental del Lago de Maracaibo por parte de colonos hispanos, y su destino a la producción de excedentes. La introducción de afroprovenientes originó el surgimiento de relaciones de producción esclavistas y serviles, la definición de un sector dirigente que conjugó propiedad de la tierra, fuerza productiva y control del comercio. La imposición definitiva del puerto de Maracaibo como eje del circuito agroexportador precipitó en 1676 la unificación administrativa de todo el occidente de la actual Venezuela bajo la denominación de “Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo”, dependiente de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá, y la designación de Maracaibo como capital de Provincia y sede de la “feria de hacendados y mercaderes” que se realizaba con giro anual de 200.000 pesos oro, botín atractivo para los bucaneros del Caribe.

En una segunda etapa que podría denominarse de expansión del circuito agroexportador, hacia mediados del siglo XVIII, los cambios operados en la política económica de la monarquía española incentivarón el interés en los productos agropecuarios, en especial del cacao, la libertad de comercio y el contrabando. Desde su interior esta región dinamizó el circuito con la demanda de géneros y efectos suntuarios para las minorías dirigentes en ascenso. Estas circunstancias señalaron un primer momento en esta etapa que se extendió hasta mediados de la década de 1820, al finalizar el dominio español sobre la Capitanía General de Venezuela.

En base de la explotación del cacao, trigo, tabaco y caña de azúcar, principalmente, se definieron en el piedemonte y valles andinos de las actuales

Venezuela y Colombia áreas altamente productivas. Cada una de ellas volcaba sus frutos en puerecillos del Lago de Maracaibo o de sus afluentes, era transportada al puerto de Maracaibo y de allí se remitía al Caribe y España. Trujillo y su jurisdicción por los puertos de Moporo, Tomoporo o La Ceiba; Mérida por Gibraltar y San Pedro; La Grita y Bailadores por los puertos de Las Guamas y Escalante; San Cristóbal, Cúcuta y jurisdicciones vecinas por San Faustino y San Buenaventura, puertos sobre el río Zulia. Las áreas no andinas, Perijá y La Guajira, se comunicaban por tierra con Maracaibo, ambas integradas al tráfico de ganado con la Nueva Granada a través de Río de Hacha, Sinamaica y Valledupar. Durante este período, el comercio estuvo controlado por los vascos, en un primer momento, y luego por catalanes; se efectuaba con la mayor parte de los puertos españoles en el Caribe, Cartagena, Veracruz, Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico, y con las colonias extranjeras principalmente a través de Curazao y Santo Tomás.



La expansión del circuito agroexportador originó significativos cambios que afectaron al todo social que habitaba la región histórica del Lago de Maracaibo. Se reactivó, en el último tercio del siglo XVIII, el proceso de ocupación del espacio, a partir del puerto de San Pedro, al sur del Lago, y surgieron nuevas fundaciones en las márgenes

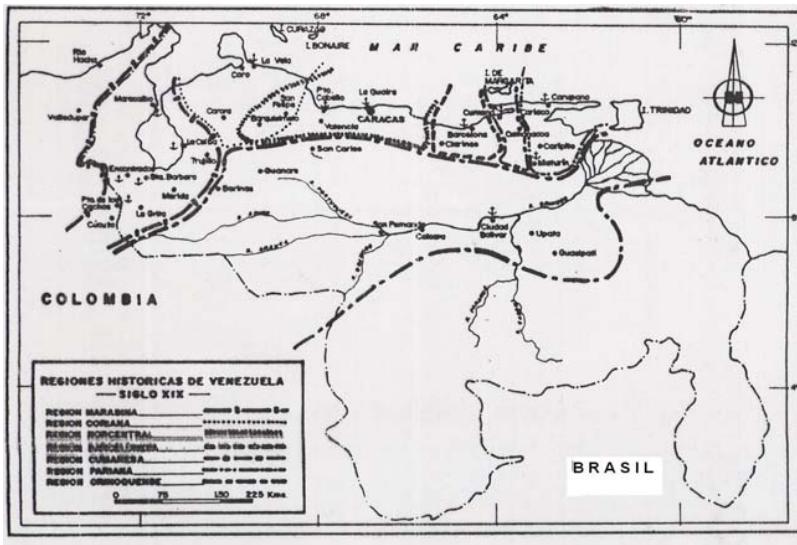
de los ríos Escalante y Zulia-Catatumbo con la finalidad de pacificar definitivamente a las tribus motilonas y así facilitar el libre acceso y uso de las áreas de mayor dinamismo económico, los valles de San Cristóbal y Cúcuta. La minoría dirigente, los “notables”, con residencia en Maracaibo, se destacó por su mayor poder económico y participación en la estructura de poder local y en los principales poblados andinos, unida por estrechos vínculos familiares.

El creciente interés de España en una explotación agropecuaria rentable, más la injerencia del sector dirigente y autoridades de Caracas, originaron importantes cambios en la base territorial, límites y administración de la región. Lo fueron la inclusión de la provincia de Maracaibo, que había formado parte del Virreinato de la Nueva Granada, en la Comandancia General Marítima de Caracas (1742) y luego su agregación a la Capitanía General de Venezuela (1777); ambas medidas fueron ejecutadas bajo la permanente impugnación y protesta del sector dirigente marabino con el apoyo del cucuteño y bogotano, para quienes la cuenca hidrográfica del Lago de Maracaibo representaba una ruta tradicional y expedita del comercio con el exterior. Estas desavenencias y contradicciones con el sector dirigente caraqueño, el interés por conservar y aumentar el control sobre la actividad agroexportadora, y manifiestas tendencias y pretensiones autonómicas hicieron que Maracaibo no suscribiera en su momento el proyecto emancipador, y jugara hasta el final del proceso la carta de un posible triunfo de la monarquía y de su conversión en sede de la Capitanía General de Venezuela.

## Comercio del Lago de Maracaibo con Los Andes en el siglo XIX

En el resto de la Venezuela actual, también surgieron a lo largo de la dominación española circuitos económicos intensamente comunicados con el Caribe, caracterizados por el predominio de una ciudad puerto: Maracaibo, Coro, Puerto Cabello, Barcelona, Cumaná, Carúpano y Angostura. Así lo revela el siguiente mapa elaborado a partir de

investigaciones realizadas durante las dos últimas décadas que han conceptualizado territorialmente a estos circuitos económicos bajo los nombres de regiones históricas o espacios geohistóricos.



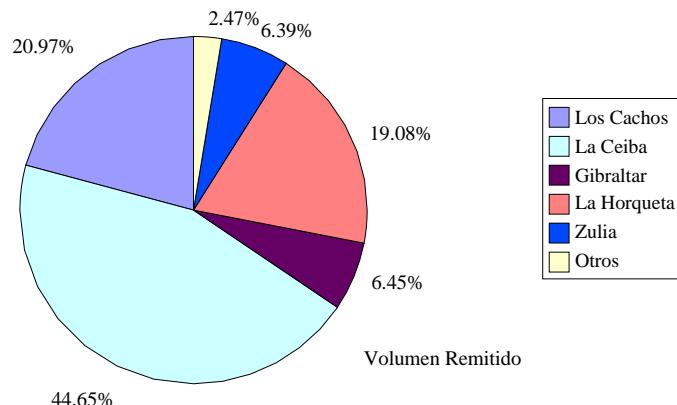
En lo que respecta al circuito comercial del occidente de la actual Venezuela, éste funcionó a lo largo del siglo XIX, al igual que en los tres siglos anteriores, sobre la base estructurante del sistema de puertos del Lago de Maracaibo y afluentes fluviales que servían de depósito y trasbordo, como se afirmó, entre las áreas productivas de los valles y piedemonte andinos venezolanos y neogranadinos con el puerto de Maracaibo.

La importancia de la producción y comercialización del café, por la demanda europea creciente, desplazó a las tradicionales localidades de Gibraltar y Zulia como puertos intermedios entre Los Andes y el de Maracaibo; su lugar lo ocuparon La Ceiba y el eje Los Cachos – La Horqueta como salidas, respectivamente, de las áreas trujillanas y tachirenses. De hecho, estos puertos movilizaban para 1851 un 82%, café en su casi totalidad, de los frutos que se introducían anualmente al puerto de Maracaibo.

A medida que se afianzaba el café como principal producto de exportación regional, La Ceiba y el eje Los Cachos – La Horqueta se consolidaron como puertos de

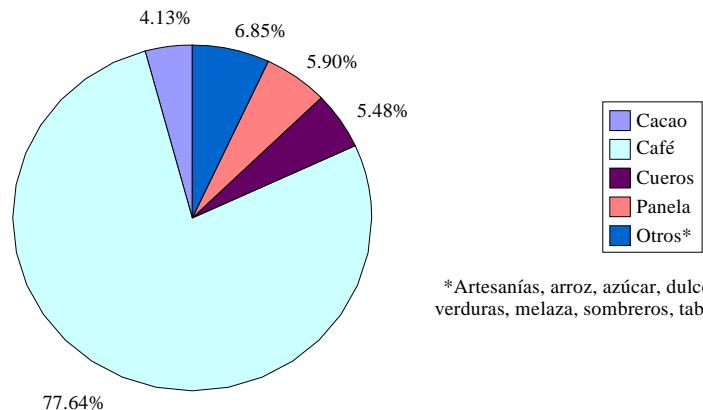
intercambio del comercio lacustre, constituyéndose a su vez en centro de vastos “hinterlands”, de los cuales dependían sus áreas productivas y poblados para los contactos económicos y comunicación con Maracaibo y el exterior. En términos de la exportación de excedentes y adquisición de los rubros complementarios de la dieta básica e insumos domésticos, cada uno de estos “hinterlands”, así como el resto de las micro – regiones, tuvo un comportamiento económico autónomo en relación a los demás espacios socioeconómicos de la extensa región de la cuenca del Lago de Maracaibo. Su participación en el comercio e importancia en el envío de frutos al puerto de Maracaibo, a mediados del siglo XIX, se resumen en los siguientes gráficos.

**PUERTOS PRINCIPALES DE LA REGIÓN LACUSTRE QUE REMITEN GÉNEROS  
Y FRUTOS A LA ADUANA DE MARACAIBO  
ENERO-JUNIO 1851**



Fuente: Archivo Histórico del Zulia, 1850, tomo 12

**VOLUMEN DE LOS FRUTOS Y GÉNEROS INTRODUCIDOS  
EN LA ADUANA DE MARACAIBO DESDE LOS PUERTOS DE LA CEIBA,  
LOS CACHOS Y LA HORQUETA  
ENERO-JUNIO 1851**



Fuente: Archivo Histórico del Zulia, 1850, tomo 12

En virtud de la modalidad y dinámica espacial que adoptaron los procesos de producción, distribución y consumo, a continuación se tratará lo concerniente al comercio lacustre a partir de ambas unidades subregionales representadas por los principales puertos.

#### **El puerto de La Ceiba y su hinterland.**

En la orilla oriental del Lago de Maracaibo, sobre la ensenada que forman las puntas Ceiba y Ceibita, se extendían para fines de la década de 1850 las dependencias y propiedades de la Aduana y puerto de La Ceiba. Las edificaciones de la Aduana y el pueblo eran establecimientos de reciente data. Cuando en 1844 Alexandre Boyer, de nacionalidad francesa, compró la propiedad de aquellos terrenos en la ensenada de La Ceiba, según su propio testimonio, “sólo había una pequeña casa de paja situada sobre la orilla de la tierra firme; y para ir de ella al lago era necesario pasar un estero en cayuco

que sólo podían cargar seis quintales; todo era fango, y el lugar sumamente enfermizo, en tal grado que los mismos arrieros rehusaban traer cargas, por temor a las fiebres mortíferas que adquirían a su llegada".<sup>1</sup>

La referencia más antigua que se tenga sobre este paraje lo identifica como una hacienda donada a los jesuitas en 1661 para la fundación y sostenimiento de un colegio en la ciudad de Maracaibo, que nunca se concretó, en cuyas tierras se cultivaba cacao y se empleaba mano de obra esclava negra (Samudio: 264). En 1773, a raíz de la expulsión de los jesuitas de territorio americano, fue transferida en propiedad a la orden de Predicadores por disposición de la Corona española (Millares C, 1964: 67).

La Ceiba reemplazó a Moporo como aduana y puerta principal de los andes trujillanos y merideños. El francés Alexandre Boyer fue el factor principal de su definitivo impulso y vigencia como puerto lacustre de primer orden en las décadas de 1840 a 1860. Personaje poco conocido y de difícil seguimiento a través de la documentación de la época, pero sin lugar a dudas de gran significación en el proceso productivo de mediados de siglo, había arribado a Maracaibo hacia 1827 y desde aquellos años estuvo dedicado al comercio y otras empresas en la región. Estas actividades le permitieron hacerse de algunas propiedades en Maracaibo: dos casas en la parroquia Matriz o Catedral y una tercera en la parroquia de Santa Bárbara; los establecimientos de la Aduana de La Ceiba, mil pozos de sal situados en Salina Rica, una goleta y dos piraguas. Por estos últimos bienes recibió del gobierno venezolano la cantidad de 22.635 pesos cuando los vendió en 1853.<sup>2</sup>

Según información aportada por el propio Boyer, sus proyectos contaban con una importante inyección de capital proveniente de sus socios en Europa. En 1847 se había establecido en París la "Sociedad Francesa en Maracaibo" con un capital de 375.000

<sup>1</sup> Exposición que dirige Alexandre Boyer a la Comisión de la Cámara del Senado. Caracas, 5 de mayo de 1852. En: *Archivo Histórico del Zulia (en adelante: AHZ)*. Año 1852, tomo. 8, legajo. 21, folio 40-40 v.

<sup>2</sup> Informe relativo a los contratos de administración de la aduana de La Ceiba y sus dependencias. Maracaibo, 31 de marzo de 1858. En: *AHZ*, 1858. t. 7, leg. 23.

pesos<sup>3</sup>. Este dato resulta de suma importancia para el estudio del desarrollo del circuito agroexportador del Lago de Maracaibo pues quizás se trate de la primera inversión sistemática de capitales extranjeros en la región. A través de Alexandre Boyer, la “Sociedad Francesa en Maracaibo” organizó dos expediciones de inmigrantes; un total de más de trescientos franceses y corzos se radicaron en la ciudad – puerto y, principalmente, en los poblados de Trujillo, San Cristóbal y Cúcuta. Igualmente, invirtió 200.000 pesos en un establecimiento ubicado en Punta de Palmas, pequeño poblado en la desembocadura del Lago de Maracaibo que introdujo el uso de maquinaria a vapor para aserrar madera, moler trigo, procesar aceite de coco, desmotar y limpiar algodón<sup>4</sup>

Boyer había establecido las nuevas dependencias de la Aduana de La Ceiba en la orilla del Lago. Unió este punto con tierra firme mediante una calzada de kilómetro y medio de largo por cuatro metros de ancho. A través de las márgenes cenagosas contiguas al Lago se desplazaban las cargas en lomo de bestias, que antes sólo podían llegar hasta el punto conocido con el nombre de Aduana Vieja, en que se depositaban para llevarlas luego hasta el puerto en pequeños cayucos por medio de un estero o escasa vena de agua; en esta embarazosa operación acontecían frecuentes desgracias a los transeúntes, se inutilizaban los animales, y deterioraban y averiaban los frutos y efectos transportados en tan reducidas embarcaciones que a cada instante zozobraban. En cinco años el tráfico de frutos y mercaderías por La Ceiba se duplicó, promediando para 1851 cerca de 30.000 cargas anuales (unos 2.760.000 kgs.); de treinta a cuarenta bestias que anualmente pasaban por aquella vía, su número ascendió a más de quinientas; hizo posible la “conducción de máquinas, trapiches y otros objetos voluminosos y pesados que se necesitaban para la agricultura y demás industrias”.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> “Exposición que Alexandre Boyer dirige a la Cámara de Representantes del Congreso de la República”. Caracas, 4 de mayo de 1852. En: AHZ, 1852, t. 8, leg. 21, fol. 23 – 30v.

<sup>4</sup> Id. En: AHZ, 1852, t. 8, leg. 21, fol. 31 - 42

<sup>5</sup> “Exposición que dirige Alexandre Boyer a la Comisión de la Cámara del Senado. Caracas, 5 de mayo de 1852. En AHZ, 1852, t. 8, leg. 21, fol. 40 – 40v.



Llanura del Lago de Maracaibo con la cordillera de Los Andes al fondo [c. 1870]  
Cristian Antön Göering, *Venezuela el más bello país del trópico*. Playco Editores,  
Caracas, 1993, p. 28

Aunque el área trujillana figuraba aún como la mayor productora de cacao en la región del Lago de Maracaibo, este cultivo había decaído; lo reemplazaba el café, de creciente demanda en Europa y Norteamérica, una siembra que se ofrecía como más segura y rentable:

Quienes comercializaban el café y proporcionaban crédito a los hacendados encontraron atractivo el producto, pues era una mercancía que se podía almacenar por largos períodos sin deteriorarse. Así, un comerciante podía eximirse de exportar café si los precios eran demasiado bajos para obtener beneficio... los árboles podían cultivarse en laderas montañosas, inadecuadas, por lo demás, para otras cosechas exportables... los hacendados aumentaban sus plantíos a un costo relativamente bajo, mediante la práctica de entregar plantas recién nacidas a los campesinos, quienes las cuidaban hasta que alcanzaban su madurez, a cambio del 'privilegio' de atender sus propias cosechas en los nuevos sembradíos... El café soportaba las sequías y las plagas mejor que la mayoría de las otras

plantas cultivadas. Dado que se sembraban las matas a la sombra, no sufrían gran cosa durante las condiciones climáticas adversas (Carl, 1980: 11)

Aunque en cantidades insignificantes, el café se había ya exportado a fines del siglo XVIII desde las jurisdicciones trujillanas hacia Maracaibo y España (Rus, 1969: 270). A partir de la década de 1840, su producción y comercialización experimentó un acelerado crecimiento. La inexistencia de fuentes estadísticas, oficiales o privadas, impide cuantificar y ponderar este incremento por áreas; pero sí se puede afirmar que para esa fecha el café se exportaba desde los cantones trujillanos (Codazzi, 1940: III, 170– 171).

El café se cultivaba en unidades productivas basadas en el trabajo familiar. La oferta de mano de obra adicional, necesaria en los tiempos de cosecha, se mantuvo constante en Los Andes, a diferencia de la región central de Venezuela, donde las revueltas y guerras civiles diezmaban o hacían huir a la población.

No resulta fácil reconstruir y precisar los mecanismos para obtener recursos económicos que permitieran levantar las cosechas y procesar el café hasta colocarlo en el mercado. Como se carece aún del necesario soporte documental, se presume que

...hasta la década de 1860, la principal fuente de financiamiento de que disponían los agricultores para la realización de sus tareas más apremiantes fueron prestamistas usurarios que operaban sin limitaciones... teniendo como garantía las propiedades. A partir de la década de 1860, la actividad del capital usurario se debilitó, y en su lugar comenzó a cobrar importancia un tipo de financiamiento a más bajo interés que el anterior, el cual tenía como garantía la cosecha. En este sentido se adelantaba dinero y mercancías a los productores a fin de que pudieran operar en las labores agrícolas (Carvallo y Ríos, 1984: 71).

Las características de la red comercial trujillana sugiere la existencia temprana del segundo “modus operandi” señalado en la anterior cita que, al igual que la merideña y tachirense volcaba ya hacia 1850 en mercados principales o centros de acopio su

producción para ser exportada al exterior a través de los puertos de La Ceiba, bajo el control de una decena de casas comerciales europeas radicadas en Maracaibo.

A similares conclusiones ha llegado el historiador norteamericano William Roseberry en su obra *Coffee and Capitalism in the Venezuelan Andes*. Roseberry estudió en particular el proceso de producción y distribución del café y sus efectos sobre la sociedad trujillana, específicamente en el Distrito Boconó. Sin embargo, su excelente trabajo de archivo y de campo ha aportado numerosos datos y bien sustentadas reflexiones sobre lo que pudieron ser las características dominantes de la estructura agraria y proceso de comercialización en Los Andes. La resume en los cuatro rasgos siguientes: 1) concentración de la producción agrícola en un único cultivo comercializable en la zona templada, a través de la explotación de nuevas tierras y la dedicación al café de tierras ya cultivadas; 2) movimiento de población hacia esta zona, desarrollo de nuevos pueblos y ciudades en las zonas templadas y calientes de importancia como centros de producción y comercialización y eclipsamiento de algunos pueblos coloniales en la zona fría; 3) desarrollo de lo que se podría llamar una “economía abierta” -basada en la producción de un único artículo destinado a la exportación- que tuvo su centro económico en Maracaibo y que fue, altamente dinámica y estática de acuerdo al movimiento de los precios; 4) desarrollo de nuevas clases sociales, la más importante una clase comerciante atada a Maracaibo, y un campesinado propietario y productor (Roseberry, 1983: 75–76).

En relación a este último punto, describe el autor los mecanismos del “modus operandi” del circuito agroexportador y el crédito mercantil, procedimiento directamente vinculado con la conformación de las nuevas clases sociales; muestra en toda su especificidad lo propio de la actividad económica y su funcionamiento en la región:

En Boconó y en poblaciones aledañas tales como Campo Elías y Niquitao un sector de grandes comerciantes se especializó en el comercio del café. Este grupo constituía en todo caso la minoría. Un gran sector de pequeños comerciantes

Memorias, Año 2, Número 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

MMV – II Semestre. ISSN 1794-8886

operando a través de pequeños almacenes (bodegas o pulperías) se especializó en acopiar las cosechas anuales producidas para el mercado interno correspondiente al enclave geográfico del Distrito Boconó...

Los comerciantes de café más importantes residenciados en el pueblo compraban el café mediante la operación de abastecer a los cosecheros con los géneros que ellos necesitarían durante el año... El crédito pudo tomar la forma de una venta anticipada, en la cual el valor monetario de los artículos provistos era considerado como el precio de compra de una cantidad específica de café. O el monto del café a ser entregado pudo no ser fijado, y el productor entregaría el café 'al precio de la plaza' en la fecha prevista. Quien controlaba el crédito trataba de prever las tendencias de los precios y de adoptar uno y otro método según el movimiento de los precios. Las compañías de comercio de Maracaibo, pues, hicieron las veces de bancos en el desarrollo de la economía cafetalera. Mediante el uso de compromisos crediticios, los principales comerciantes residenciados en los pueblos podían comprar café directamente de los pequeños comerciantes o grandes hacendados en las más pequeñas poblaciones y asentamientos. Tales compradores locales adquirían el café a través de las mismas relaciones de crédito establecidas por los grandes comerciantes: ellos proveían bienes para la producción y consumo a los pequeños productores o indirectamente a través de un intermediario tales como a cambio de café. Los intermediarios, a su vez, eran abastecidos de estos bienes por los grandes comerciantes residenciados en los pueblos. De este modo; el intermediario era acreedor en relación a los pequeños productores y deudor respecto a los grandes comerciantes...

El gran comerciante establecido en los pueblos compraba los bienes de producción y consumo necesarios a las compañías Comerciales de Maracaibo que exportaban café. De este modo, él estaba atado a los comerciantes de Maracaibo por la misma suerte de vínculo que él imponía a los comerciantes y productores de menos importancia en Boconó... Un préstamo abierto mediante una venta de mercancías por una firma de Maracaibo por ejemplo al 6 ó 12% anual de interés llegaría al productor, a través de varios intermediarios, a un interés mensual del 1.5 al 3%. El préstamo podía ser reembolsado con el café, desde el productor a través del comerciante local al comercio de Maracaibo (Roseberry, 1983: 83-84).

De este modo, complejo y generador de profundas brechas sociales entre los grandes comerciantes radicados en Maracaibo y los intermediarios y cosecheros andinos, funcionó el sistema crediticio en un espacio económico donde las áreas productivas estaban muy retiradas y eran de tan difícil acceso vial desde el puerto que concentraba el café para su exportación.

Otra fue la realidad de estos mecanismos del crédito mercantil y sus efectos sociales en la región centro-costero venezolana, como ha quedado demostrado en el ensayo de Susan Berlung titulado *El crédito mercantil de Páez a Guzmán Blanco: un análisis de la actuación de la Casa Boulton* (Berlung, 1984)

En aquel espacio, la proximidad a Puerto Cabello y La Guaira de los valles donde se cultivaba el café hizo más sencillas las operaciones crediticias y meno desigual las relaciones entre comerciantes y agricultores. Estas diferencias entre las regiones del occidente y centro-costera, en cuanto a la producción y comercialización del café, deben seriamente ponderarse a la hora de analizar, durante el siglo XIX, los procesos socioeconómicos y políticos en uno y otro espacio. Confirman la percepción de un país, Venezuela, segmentado en regiones con su ritmo y dinámica sociales propios, vinculadas por débiles estructuras administrativas, alejadas geográficamente por la inexistencia de una red vial, y dialécticamente contrapuestas por la especificidad de sus particulares procesos históricos de larga duración.

Como consecuencia del gradual incremento de las relaciones comerciales entre los puertos del Lago de Maracaibo y las áreas productoras, en los valles medios y bajos de la Provincia de Trujillo a la par que se extendían los cultivos de café, comenzó a consolidarse una cerrada red de pueblos, caminos y encrucijadas que conducían en su casi totalidad hacia el puerto de La Ceiba. Desde las plantaciones vecinas a Carache, Boconó, San Lázaro, Pampán, Mendoza, Jajó, etc., se desplazaban las cargas de café, a lomo de mula, en dirección de los principales centros de acopio, localizados en las ciudades de Trujillo, Betijoque y Escuque.

Desde las haciendas, en las laderas de los valles, las cabalgaduras descendían hacia los centros de acopio y La Ceiba, organizadas en recuas de ocho bestias, a través de zigzagueantes caminos de herradura adosados a las pronunciadas pendientes, peligrosos o inaccesibles en tiempo de lluvias por lo resbaladizo de los terrenos y las crecidas de las quebradas y riachuelos. Alcanzada la planicie próxima al Lago, los viajeros debían

avanzar por insalubres y selváticos terrenos, originados por los numerosos caños que desaguaban las corrientes y ríos de la cordillera. Especialmente intransitable era el ancho delta pantanoso del Motatán que corría paralelo a la costa del Lago, desde Moporo hasta La Ceiba. De cuatro a siete jornadas duraba el trayecto, en condiciones normales (Appun, 1961: 324, 326 – 327).



“Sendero en la cordillera” [c. 1870] Cristian Antön Göering, *Venezuela el más bello país del trópico*. Playco Editores, Caracas, 1993, p. 78

Para fines de la década de 1850, el naturalista alemán Karl Ferdinand Appun ilustra así las condiciones viales de la ruta comercial de La Ceiba a Escuque:

Memorias, Año 2, Numero 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

MMV – II Semestre. ISSN 1794-8886

Una gran cantidad de arrieros con muchas mulas estaban allí, llegando a cada hora y yéndose tan pronto como habían entregado su carga. Todos los caminos del interior de Mérida y Trujillo desembocaban en La Ceiba, de manera que todos los viajeros y mercancías de allá se reunían para ser llevados por el lago de Maracaibo... Me dirigí a un arriero que en la tarde había de regresar a Trujillo, rogándole si podía montarme en una de sus mulas y transportar mi equipaje en las otras; me contenté mucho cuando aceptó mi proposición...

Hacia las dos, el arriero estaba listo para la partida. Me monté en una de sus mulas y pronto empecé a trotar junto con toda la recua de las bestias de carga.

Es cierto que no era ninguna cabalgata de placer; pues tuve que cabalgar, sin silla, sobre la cobija amarrada en el lomo de la bestia; y además, de acuerdo con su vieja costumbre la mula no pudo ser separada de la recua, de modo que todos mis ensayos de galopar con ella, alejado de las otras bestias fracasaron... Pero, además de eso, no se hubiera podido pensar en galopar ni siquiera con el caballo más corajudo, ya que nunca en mi vida había visto tal camino.

Era tan fangoso que a menudo las mulas tenían que vadear por largos trechos el pantano con fango hasta las rodillas, y durante dos días no se encontró ni un lugar seco en todo el camino. No lo hubiera considerado milagro, si nos hubiéramos encontrado en este pantano virgen con un ictiosaurio de treinta pies de largo, bamboleando serenamente...

La angosta vía a lo alto se torcía siempre más por los despeñaderos, entre profundos abismos a un lado y altas murallas rocosas al otro. Lo peor fue que vinieron a nuestro encuentro muchas mulas cargadas, burros, peatones y jinetes, lo que fue realmente peligroso a causa del camino tan estrecho. El sonido sordo y vacío de la guarura sonaba ininterrumpidamente para advertir a los que vinieran a nuestro encuentro, ya que las numerosas vueltas del camino podían causar fácilmente choques peligrosos y la caída de cualquier individuo al abismo... Al despedimos de la villa (Betijoque) el sol ya estaba poniéndose; pero apenas un cuarto de horas después, la nubes, ya antes amenazantes, derramaron un enorme aguacero. El camino bajó tan pendiente y era de barro crudo, tan mullido y resbaladizo entonces que los caballos no podían asentar el casco, sino que resbalaban ininterrumpidamente. Sucedío que caí dos veces con mi caballo, aunque sin consecuencias más serias que las de ensuciar mi traje... Dando traspies, resbalando y en constante peligro de ser tirado del caballo de la manera más sensible, por fin vi después de dos horas torturadoras las luces de Escuque" (Appun, 1961: 317–318, 324, 326–327).

## Hinterland de los puertos de La Horqueta y Los Cachos

Las áreas productivas del sur del circuito agroexportador marabino -La Grita,

Memorias, Año 2, Número 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

MMV – II Semestre. ISSN 1794-8886

Lobatera, San Cristóbal, San Antonio y Cúcuta- aunque las más apartadas de las costas caribeñas, constituyeron su hinterland más activo. Sin los inconvenientes viales que confrontaban la Provincia de Trujillo y norte de la merideña, derivados de los accidentados terrenos montañosos y planicies pantanosas, las operaciones de intercambio mercantil prosperaron, ininterrumpidamente, durante el período de dominación española y primeras décadas republicanas, y alcanzaron su máximo nivel de crecimiento en el último tercio del siglo XIX y principios del XX.

La arteria fluvial del Catatumbo y su afluente el Zulia, navegables durante la mayor parte del año, permitían el acceso de la embarcaciones que traficaban por el Lago hasta muy cerca de los principales centros de acopio y mercados locales. Los caminos de herradura que conducían de éstos hacia los puertos, discurrían por terrenos con declives poco pronunciados que facilitaban el desplazamiento de las cabalgaduras. Estas ventajas en la transportación hacía que cada carga -saco o fardo donde se portaban los frutos y mercancías- pesara diez arrobas (115 kgs.), dos más que las convenidas para su conducción en el resto de Los Andes.

Desde Bailadores, en la cordillera andina venezolana, se podía llegar en tres días a Puerto Escalante por un camino de recuas transitable sin mayores inconvenientes aun en la temporada de lluvias. En bongo continuaba la carga hasta San Carlos del Zulia, donde era trasbordada a barcos de vela para seguir a Maracaibo. Semejantes facilidades ofrecía la salida al puerto de Las Guamas, sobre la margen derecha del río La Grita. Por camino también llano y bueno se llegaba desde Bailadores en dos días y medio. Esta segunda ruta concentró los esfuerzos de la iniciativa privada y oficial, pues constituía además una vía alterna para el área productiva a la cual pertenecían los cantones de Lobatera, San Cristóbal y San Antonio del Táchira, forzados a extraer y comerciar a través de Cúcuta y del puerto de Los Cachos, en territorio de la Nueva Granada. En este caso el obstáculo a salvar era el trayecto desde Las Guamas al río Zulia por el río La Grita, con poco fondo y muchos estorbos de maleza y malos pasos.

Fuera por las dificultades de la comunicación por el río de La Grita o por el escaso tráfico, que prefería la tradicional ruta por las poblaciones neogranadinas, en 1841 este camino se hallaba de nuevo abandonado. En julio, la prensa de Maracaibo informaba que el coronel José Félix Blanco, quien había participado con Bolívar durante la independencia, había salido hacia San Cristóbal con el propósito de llevar a cabo algunas gestiones y obras que permitieran su reapertura; se le recomendaba desistir en los intentos de limpiar el río de La Grita que “ni en verano ni en invierno tiene el agua suficiente para la navegación de los bongos” y estudiar la posibilidad de abrir un camino paralelo al río (*La Mariposa*, 2 de julio de 1841, núm. 31).

Estos tropiezos y dificultades no afectaron sustancialmente el comercio hacia la principal área productiva del circuito agroexportador, constituida por el eje San Cristóbal-Cúcuta, que continuaría haciéndose en el siglo XIX por las centenarias rutas de los puertos neogranadinos de Los Cachos y San Buenaventura. Antiguos lazos socioeconómicos y culturales mantuvieron integrados a los cantones tachirenses y valles de Cúcuta por encima de la nueva frontera internacional, las políticas o los intereses de Maracaibo.

Los esfuerzos por comunicar mejor las áreas productivas con el Lago, plenos en su inspiración de una expectativa de enriquecimiento y progreso que se adelantaba en el tiempo a la bonanza cafetalera de finales de siglo, prueban en definitiva cómo, a pesar de haber sido dividida la extensa cuenca del Lago de Maracaibo en lo administrativo tanto nacional como internacionalmente, después de la Independencia continuó unida, y las políticas de sus minorías dirigentes tendieron a acercar y enlazar mejor sus diversas áreas productivas con el principal puerto de intercambio, Maracaibo.

En un sector de esa minoría, con seguridad vinculado al gobierno central, se revelaron propósitos que trascendían los intereses regionales, como se expone en el siguiente párrafo, copiado de un artículo de la prensa local donde el columnista marabino discurre sobre la conveniencia de fomentar las obras públicas en la Provincia:

... Con tales medios únicamente, Venezuela que hasta hoy es un todo de partes aisladas y sin enlaces reales, en vez de presentar una unión ideal y ficticia se consolidará y engrandecerá estrechando sus relaciones sociales por el más fuerte de los vínculos, el del interés común favorecido por la facilidad de las comunicaciones y la mutua correspondencia del cambio entre las producciones, el transporte y los consumos. Así unidos los ciudadanos por sus mutuas conexiones y tan ligados sus intereses con los del Estado, se excitará en ellos más y más el patriotismo... (*El Constitucional de Maracaibo*, 22 de mayo de 1836, núm. 16)

Según Alexandre Boyer, el ya citado hombre de negocios francés, para mediados del siglo XIX, las transacciones mercantiles entre Maracaibo y los puertos del eje fluvial Zulia – Catatumbo (puertos de Los Cachos y La Horqueta) se podían estimar anualmente en un promedio de 50.000 cargas (5.750.000 kgs.). De éstas, 40.000 cargas (4.600.000 kgs.), representaban el volumen de los frutos exportados hacia Maracaibo; las 10.000 restantes (1.150.000 kgs.) las mercancías venezolanas y extranjeras que se introducían con destino a los cantones del sur de la Provincia de Mérida y jurisdicciones fronterizas de la Nueva Granada.<sup>6</sup>

De las 40.000 cargas de frutos que se exportaban hacia el puerto de Maracaibo, en su casi totalidad destinadas a la reexportación al extranjero, 31.000 cargas procedían de territorio venezolano y 9.000 de la Nueva Granada. Consistían, fundamentalmente, en: café, cacao, azúcar, panela y cueros.

Para el flujo comercial en dirección inversa – desde Maracaibo hacia el sur del Lago – según testimonio de Boyer “diez mil cargas (1.150.000 kgs.) de sal y mercancías nacionales y extranjeras que se llevan desde Maracaibo a los cantones de San Cristóbal, San Antonio, Lobatera y La Grita, todos de la provincia de Mérida, y los de San José y Rosario de Cúcuta”, de las cuales seis mil se consumían en la Nueva Granada<sup>7</sup>

El hinterland del sur de circuito agroexportador, el más activo dentro de su

<sup>6</sup> Exposición que dirige Alexandre Boyer a la Comisión de la Cámara del Senado. Caracas, 5 de mayo de 1852. En: (AHZ). 1852, t. 8, leg. 21, f. 31v. – 32 v.

<sup>7</sup> Id., 32 – 32v.

circuito comercial, fue por consiguiente un hinterland internacional. Su red de producción y distribución se extendía sobre un amplio espacio, dividido casi en partes iguales por la frontera entre la Nueva Granada y Venezuela.

Desde los comienzos de la dominación hispánica la población de este espacio acrecentó sus vínculos socioeconómicos endógenos y con el Caribe a través del puerto de Maracaibo. Cuando se creó la provincia de Mérida sus jurisdicciones formaron parte de la Provincia de Pamplona. Luego de su trasformación en “Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo”, en 1676, las relaciones de este espacio con el resto de la Provincia de Pamplona continuaron pues ambos territorios eran administrados por la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá.

Las dificultades se iniciaron cuando, en 1777, aquella provincia, mejor conocida como Provincia de Maracaibo fue segregada del Virreinato de la Nueva Granada e integrada a la Capitanía General de Venezuela, dando origen a problemas de carácter aduanal. La creciente demanda de cacao había impulsado la actividad productiva, especialmente en las jurisdicciones orientales de la Provincia de Pamplona que limitaban con la marabina. Para facilitar su extracción se había fundado en 1759 el puerto de Los Cachos, en la margen derecha del río Zulia, y en 1773 a San José de Cúcuta, centro de acopio y residencia de los comerciantes que operaban en este espacio cuya salida natural hacia el Caribe lo constituyan los ríos afluentes del Lago de Maracaibo pues ofrecían comunicación más expedita y rápida que por el río Magdalena.

Las guerras de Independencia y la separación de Venezuela, en 1830, de la República de Colombia que dio por resultado el establecimiento de un límite internacional hizo cada vez más difíciles la comunicación y contactos comerciales entre las comunidades ahora fronterizas; factores exógenos como la creciente vinculación circuito agroexportador a los mercados extranjeros, originada como se ha dicho por la demanda de café, aumentó la necesidad de que estas áreas binacionales se articularen aún más.

Si Venezuela no facilitaba a la Nueva Granada la importación a través del puerto y Lago de Maracaibo, era de esperarse que a su vez la Nueva Granada le cerrara el paso por su territorio –vía Cúcuta al puerto de Los Cachos– a la producción agropecuaria venezolana de las jurisdicciones de Bailadores y San Cristóbal. Este espacio constituía el área productiva principal, y el neogranadino era centro de operaciones mercantiles. En 1832 el gobierno venezolano expidió un decreto para reglamentar el comercio de Venezuela con la Nueva Granada por su frontera terrestre. Maracaibo fue declarado puerto de depósito para el “Comercio de Tránsito” hacia la república neogranadina. Se reconocía así la tradicional unidad de la región histórica de la cuenca del Lago de Maracaibo.

El siguiente cuadro refleja la creciente importancia de los capitales movilizados durante las décadas de 1830 y 1840 a través del Comercio de Tránsito.

**VALOR DE LAS MERCADERÍAS IMPORTADAS POR EL PUERTO DE MARACAIBO Y DE TRÁNSITO HACIA LA NUEVA GRANADA EN LOS AÑOS ECONÓMICOS QUE SE EXPRESAN<sup>8</sup>**

Año	Valor
1834 – 1835	110.666 pesos
1835 – 1836	67.500 “
1836 – 1837	107.234 “
1844 – 1845	118.432 “
1845 – 1846	92. 851 “
1846 – 1847	135.337 “

<sup>8</sup> *El Constitucional de Maracaibo*, 10 de noviembre de 1837, núm. 57 y *Memorias de Hacienda* Memorias, Año 2, Numero 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

El ensayo de David Church Johnson, *Santander Siglo XIX. Cambios Socioeconómicos*, confirma mediante el manejo de fuentes colombianas la visión que las marabinas aportan sobre la estrecha interdependencia de la región fronteriza. Dato por demás interesante es el de las firmas comerciales establecidas en Cúcuta, cuya razón social permite identificarlas con las de idéntico nombre que operaron en Maracaibo: Schmilinsky, Spannochia y Bousquet, Riedel Bornhorst, Felipe Casanova y Piombino Hermanos, Cook Casaux y Duplat, Minlos Breuer, Berti Hermanos, F. de P. Meoz, August Link y Co., entre varias más (Johnson, 1984: 264).

Procesos socioeconómicos como los reseñados aclaran las bases de la unidad regional configurada a lo largo de tres siglos; sustentan los límites de la región histórica de la cuenca del Lago de Maracaibo más allá de la frontera internacional con la Nueva Granada y explican importantes manifestaciones a nivel de la supraestructura hasta ahora ignoradas o tratadas con ligereza. En lo cultural se manifiesta en detalles tan de la cotidianidad y modo de vida como los descritos en 1889 por el viajero neogranadino Isidoro Laverde Amaya a su paso por la apartada y conservadora Pamplona:

... Al presente, las cosas van mejorando. Cúcuta, lugar que ha tenido épocas de mucho comercio y actividad en las empresas y en donde las costumbres venezolanas, sobre todo maracaiberas, predominan sobre las colombianas, ha ido venciendo lentamente las resistencias que los raizales de Pamplona oponían a la invasión o cambio de los viejos hábitos; y ha logrado, al fin, hacer predominar el gusto cucuteño, hasta el extremo de que los balcones de las casas modernas son más propios de tierra caliente que de tierra fría, y aun las salas de recibo de algunas moradas de gente rica se comunican inmediatamente con la calle.

Indudablemente, a la invasión de las costumbres cucuteñas se debe que la gente del pueblo haya mejorado su vestido, especialmente las mujeres que ya usan enaguas de color, cuando antes no empleaban sino la frisa.

En las casas que tienen pianos, las discípulas se aficionan de preferencia a los aires de música cucuteña, que son en un todo aires venezolanos... (Laverde A., 1889: 72–73)

## El puerto de Maracaibo y sus relaciones con el exterior en el siglo XIX

Desde finales del siglo XVI, la actividad mercantil había sido para los “notables” maracaiberos la casi exclusiva fuente de posible acumulación, y el cobro de derechos aduanales el principal aporte a las cajas reales y municipales. La aridez de las tierras vecinas a la ciudad debido a escasas lluvias y lo distante de los ríos más próximos les impedía dedicarse a otra actividad lucrativa que no fuera el comercio; la cercanía de Maracaibo al Golfo de Venezuela aportaba salinidad a las aguas de la desembocadura del Lago.

Luego de obtener su puerto en el último tercio del XVII la primacía en los intercambios regionales y con el resto de las colonias y la Metrópoli, se vio favorecido, a mediados del siglo XVIII, por la extracción de cacao en las naves de la Compañía Guipuzcoana. Mantenía un comercio regular con España y algunas posesiones europeas en las Antillas; aparentemente, el mayor volumen de los intercambios los originaba el comercio clandestino a través de La Guajira y costas próximas de Coro; durante la Independencia, el comercio sujeto a control descendió por la adhesión de las áreas productivas de la región andina a la causa de Caracas, destino de las embarcaciones a la actividad bélica e interrupción del tráfico antillano debido a la apoyo de los gobiernos europeos a los rebeldes americanos.

Después de 1824, la actividad comercial a través del puerto de Maracaibo fue en permanente ascenso. Primero, en las décadas de 1820, 1830 y comienzos de los 40, bajo el estímulo y control de británicos y norteamericanos, entre los más importantes; desde finales de la década de los 40 y por el resto del siglo bajo el creciente monopolio de las firmas alemanas.

La reactivación que experimentó el comercio en Maracaibo así como en el resto de las provincias venezolanas, concluida la guerra de Independencia, coincidió y fue a la vez resultado de la expansión del comercio mundial. Inglaterra, desde mediados del siglo XVIII, lideró este proceso e impuso un nuevo sistema de relaciones económicas que lo

favoreció. Los textiles de algodón y otros productos industrializados sustituyeron rápidamente a la tradicional exportación de textiles de lana y al comercio triangular: importación de azúcar desde sus colonias en el Caribe, tráfico de esclavos e intercambio con Norteamérica. La división internacional del trabajo convirtió a Inglaterra en una gran fábrica que asignó al resto de las naciones el doble papel de abastecedor de materias primas para sus telares y de alimentos para sus cada vez más congestionadas ciudades, y mercado para su creciente producción.

En la primera mitad del siglo XIX, América Latina participó débilmente en el nuevo orden, y sin mucho efecto sobre su economía. Esta participación quedó restringida a algunos países en capacidad de exportar productos agrícolas como el Brasil, Colombia, Ecuador, México, Venezuela y algunas áreas de América Central y del Caribe. Su inserción en el comercio internacional se realizó en competencia con áreas coloniales europeas y la región esclavista de los Estados Unidos que aportaron a los países “centro” alimentos y materias primas a más bajo precio: azúcar, tabaco, algodón, cacao, entre otros.

Sin embargo, la exportación desde aquellos países de ciertos productos competitivos, como el azúcar y el algodón, hacia puertos británicos en las Antillas y estadounidenses, sugiere una modalidad más en el papel asignado a la América Latina en el nuevo sistema de relaciones comerciales. Los plantadores de algodón en el sur de los Estados Unidos y los de azúcar en las Antillas, con la finalidad de no arriesgar la inversión inicial con una sobreproducción, siguieron la práctica de sembrar por debajo de los niveles normales de la demanda externa -en los géneros mencionados la demanda inglesa fundamentalmente- y cubrir el déficit con compras eventuales en las distintas áreas productoras latinoamericanas.

Esta desventajosa participación en el papel de subabastecedor se vio probablemente forzada por una segunda presión externa, efecto también del nuevo sistema, como fue la difusión de los productos europeos, principalmente ingleses. El

aumento de las importaciones hizo que los gobiernos latinoamericanos y los comerciantes locales se volcaran hacia el interior de sus respectivas regiones en busca de productos exportables y a la conquista de nuevos mercados, aunque como en el caso del algodón y del azúcar no ofrecieran todo el margen de ganancia necesario para igualar la balanza comercial (Furtado, 1971: 39).

En este marco de relaciones se desenvolvieron las diversas regiones de Venezuela. En ellas, al igual que en los demás estados latinoamericanos, el nuevo orden económico mantuvo y reafirmó su relación colonial con el resto del mundo industrializado, a pesar de la independencia política recién conquistada.

La estabilidad y prosperidad en Venezuela, durante la década de 1830 y en el resto del siglo, dependieron penosamente de las ventas en el mercado exterior. El mercado de los Estados Unidos fue especialmente crítico por cuanto aquel país era el más importante comprador de productos venezolanos... El desarrollo de la caficultura durante el siglo XIX acentuó la estructura económica básica de la Colonia heredada del régimen español. En realidad, la economía agrícola del país devino en tal desbalance que a menudo fue necesario importar alimentos básicos como la harina, manteca, aceites, azúcar, conservas y carnes enlatadas. Al no desarrollarse ninguna industria de importancia todos los artículos manufacturados vinieron del extranjero (Carl, 1980: 8–9 y 13)

Y no podía ser de otra manera, habida cuenta de las características estructurales de la formación social venezolana. Desde una perspectiva menos economicista, prescindiendo del valor e importancia que el mercado nacional pudo tener para Inglaterra y otros países, se hace necesario ponderar los cambios que esta nueva relación introdujera en la sociedad venezolana del siglo XIX.

En lo que concierne a Maracaibo, por su condición de puerto caribeño y atlántico, acceso principal a una de las regiones con mayor abundancia en recursos naturales exportables, tales cambios -como queda expuesto- se dejaron sentir desde el segundo tercio del siglo XIX a nivel del sector dirigente, ostensibles en el rechazo de las formas

de vida, costumbres y mentalidad aldeanas, propuestas para modificarlas, introducción de nuevos gustos en la moda, lecturas y entretenimientos, diversos ensayos de asociación, y esfuerzos por liquidar las rencillas internas que ponían en peligro un normal desenvolvimiento de la actividad comercial, razón de ser de esta sociedad.

El movimiento portuario, estimulado por el nuevo orden económico, fue el factor que dinamizó este proceso. Maracaibo había sido hasta entonces una ciudad con un puerto, con la función principal de recibir y distribuir la mayor parte de los alimentos que consumía diariamente su población. A partir de estos años, el puerto fue absorbiendo a la ciudad; los comerciantes y hombres de negocio desde sus almacenes y despachos en la calle de La Marina impusieron poco a poco otro ritmo y estilo de vida, generaron nuevas fuentes de trabajo, controlaron los organismos e instituciones, y fijaron las demandas y prioridades en su crecimiento y desarrollo urbano arquitectónico.

A pesar de haber carecido el puerto de un muelle y de otras instalaciones apropiadas, durante la década de 1830 el movimiento de buques fue significativo y en ascenso. Así lo evidencia el siguiente cuadro, reconstruido a partir de un extenso y pormenorizado “Registro de las Licencias de Navegación otorgadas a los buques que entran al puerto de Maracaibo”.

## DESTINO DE LOS BUQUES MAYORES QUE SALEN POR MARACAIBO HACIA OTROS PUERTOS 1831 - 1840

<b>Destino</b>	<b>1831</b>	<b>1832</b>	<b>1833</b>	<b>1834</b>	<b>1835</b>	<b>1836</b>	<b>1838</b>	<b>1839</b>	<b>1840</b>	<b>Total</b>
Nacional	19	12	38	27	10	16	12	26	60	220
Exterior	39	53	76	111	58	68	48	115	96	664

Fuente: Archivo Histórico del Zulia: Año 1830, t. 2, leg. 2; año de 1838: t. 12, leg. 3

La brusca caída que se observa en el año de 1835 se relaciona con la ocupación  
Memorias, Año 2, Numero 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

MMV – II Semestre. ISSN 1794-8886

de Maracaibo por las fuerzas rebeldes del coronel Francisco M. Faría, durante la “Revolución de las Reformas”, que o bien produjo un desvío de las naves hacia otros puertos venezolanos o interrumpió el normal otorgamiento y registro de las licencias. Según la estadística citada, el 73% de las embarcaciones que se movilizaron durante estos años desde el puerto de Maracaibo eran goletas -navío de mediano porte, de 40 metros de eslora y hasta 200 toneladas de carga- el resto eran bergantines, balandras, bergantín-goletas y corvetas. El tráfico hacia el exterior subraya la relativa importancia del puerto en el comercio atlántico, y evidencia la fuente de los cambios que se comienzan a apreciar en Maracaibo y en la actividad productiva de la región.

Discriminando el total de buques mayores que zarparon hacia puertos nacionales, durante la década de 1830, resulta, el siguiente cuadro:

**PUERTOS VENEZOLANOS A DONDE SE DIRIGE LA NAVEGACION  
DESDE EL PUERTO DE MARACAIBO. Años 1831 -1840<sup>9</sup>**

<i>Puertos</i>	<i>Buques</i>	<i>Puertos</i>	<i>Buques</i>
Adícora	1	Jayana	10
Barcelona	2	Paraguaná	6
Cumaná	1	Puerto Cabello	59
La Guaira	71	Los Taques	15
Guaranao	17	Vela de Coro	23
La Guajira	12	Zazárida	3

<sup>9</sup> “Registro de las licencias de navegación otorgadas a los buques nacionales que entran al puerto de Maracaibo”. AHZ. 1830, t. 2, leg. 2; 1838, t. 12, leg. 3.

En cuanto al tráfico hacia el exterior la comunicación más frecuente se dio con las antillas holandesas, con Norteamérica y la Isla de Santo Tomás (pequeña posesión danesa al este de Puerto Rico), figurando los puertos de Curazao y Nueva York como los de mayor contacto con el de Maracaibo en este período.

**PUERTOS EXTRANJEROS A DONDE SE DIRIGE LA NAVEGACIÓN  
DESDE EL PUERTO DE MARACAIBO. Años 1831 -1840<sup>10</sup>**

<i>Puertos</i>	<i>Buques</i>	<i>Puertos</i>	<i>Buques</i>
Antigua	2	Liverpool	19
Aruba	30	Martinica	1
Bahía Honda	4	Nantes	11
Baltimore	3	Nueva Jersey	1
Boston	44	Nueva Orleans	5
Cartagena	4	Nueva York	116
Cuba	2	Puerto Rico	3
Curazao	194	Río Hacha	19
Filadelfia	33	Santo Tomás	97
Guadalupe	1	Santa Marta	4
La Habana	1	Santiago Cuba	5
Halifax	2	Santo Domingo	1
Hamburgo	1	Tampico	6
Havre	5	Veracruz	12
Jamaica	36		

<sup>10</sup> *Ibidem*

Estas rutas proporcionan un primer indicador sobre las relaciones comerciales de Maracaibo e intereses foráneos en la región. Inglaterra, a través de su colonia jamaicana y de las islas de Curazao y Santo Tomás que manejaban sus intereses en el Caribe, monopolizaba gran parte de este tráfico en lo que se refiere a la exportación de bienes para Maracaibo. Sin embargo, en la transportación los Estados Unidos de Norteamérica aventajaban a los británicos y a sus representantes.

**NACIONALIDAD DE LOS BUQUES MAYORES QUE ZARPAN  
DEL PUERTO DE MARACAIBO<sup>11</sup>**  
Años 1831 - 1840

<i>Nacionalidad</i>	<i>Buques</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Buques</i>
Danés	7	Mexicana	2
Español	4	Neogranadina	11
Estadounidense	232	Prusiano	1
Francés	19	Sueco	1
Holandés	146	Venezolano	436
Ingles	34		

Los buques con bandera venezolana, o “nacionales”, como se los denomina en los “Registros de Licencias de Navegación” de donde se extraen estos datos- figuran principalmente en el tráfico de cabotaje, pero también algunos con el exterior. La mayoría era propiedad de comerciantes residenciados en Maracaibo, construidos en el astillero local.

<sup>11</sup> *Ibidem*

La industria naviera gozaba de prestigio. Según testimonio de Codazzi, “los mejores buques que navegan en los mares vecinos se construyen en Maracaibo, el cual posee ventajas peculiares para la construcción naval” (Codazzi, 1940: III, 150). Esta había florecido a finales de la administración española. José Domingo Rus, único representante de la Capitanía General de Venezuela ante las Cortes de Cádiz durante los años de la Emancipación, en uno de sus numerosos informes destacó la excelencia de las maderas que crecían en las áreas selváticas próximas al Lago, que se utilizaban principalmente para la fabricación “de muchas fragatas, bergantines, balandras y otras embarcaciones de primera marcha y buen gusto... fuera de la multitud de menores, que con el nombre de piraguas, botes, lanchas, bongos y ponches sirven para el tráfico interior de la laguna y suben de quinientos entre todos” (Rus, 1969: 84–85).

El mejor indicador de la importancia que adquirió Maracaibo y su circuito agroexportador en el comercio caribeño y atlántico generado por el nuevo orden económico fue el crecimiento gradual pero sostenido de su movimiento mercantil. Llegó a consolidarse, durante la década de 1830, como la tercera aduana del país después de La Guaira y Puerto Cabello, superando en ocasiones en cuanto a importación a la segunda pues las estadísticas internas no incluían las mercancías de tránsito hacia la Nueva Granada, que regularmente ascendía a más de 100.000 pesos (*El Constitucional de Maracaibo*, 10 de noviembre de 1837, n. 57).

En cuanto a la procedencia, ya se ha indicado -al analizar la navegación exterior desde el puerto de Maracaibo- cómo Inglaterra directamente o a través de Jamaica, Santo Tomás y Curazao, en el segundo tercio del siglo XIX se convierte en el principal generador y abastecedor de las importaciones locales, como ocurría con el resto del país y la mayoría de las naciones recién independizadas.

Las importaciones directas del puerto de Liverpool más las realizadas por la colonia británica de Jamaica, alcanzaron el 23% de las correspondientes al puerto de Maracaibo. Si a éstas, como se ha indicado, se le suman las que procedían de Santo

Tomás y Curazao, representan un 71 % del total de las introducciones registradas por la estadística oficial, sin ponderar el comercio clandestino o de contrabando, principalmente inglés, efectuado a través de La Guajira.

En lo que se refiere a los intereses británicos en Maracaibo, su principal y más próspero representante, durante el segundo tercio de siglo, lo fue Frederic Harris. Había nacido en 1799 en Brixton, Inglaterra, cerca de Londres. Viajó joven a Jamaica y sirvió en la milicia, alcanzando el grado de Lugarteniente. En 1824, se trasladó a Maracaibo donde pasó el resto de su vida dedicado al comercio. Hasta el año de 1828 fue socio de la firma "Logan, Harris & Co.", fecha en que se asoció a Hugh Bogle Jr., natural de Glasgow y constituyó la firma "Bogle, Harris & Co.", representada en Inglaterra por Michael Scott. Posteriormente, el éxito obtenido en los negocios le permitió formar la sociedad mercantil "Frederic Harris & Co.", a la cual incorporó a los también ingleses John Dall Morris y Robert Hamilton; hacia 1841, Harris nombró a John Charles White, en la ciudad de Londres, apoderado de la firma para el manejo de todos sus asuntos en la Gran Bretaña, Irlanda y Europa en general (Rincón, 2005, 18–19).

Diversos testimonios de la época coinciden en señalarlo como el "comerciante más fuerte" en Maracaibo; el monto de sus operaciones puede ser estimado gracias a un acontecimiento fortuito. En 1840. Se vio envuelto en una causa de comiso por resultar inexacto un soborno presentado a las autoridades aduanales. La prensa local comentó así el hecho, en un extenso artículo que advertía sobre los abusos a que se prestaba la Ley de Comisos, recientemente aprobada:

... ¿Será creíble que un comerciante que deja, en menos de un año, cuarenta y nueve mil pesos de derechos al Estado, como lo hemos visto con el señor Federico Harris, piense hacer contrabando con una caja de pañuelos ordinarios que apareció sin estar en factura en una de las importaciones que hizo y que de consiguiente le decomisaron?... (*La Mariposa*, 14 de julio de 1840, n. 9)

Además de Harris, abrieron firma mercantil en estos años los británicos "Hutton-Mackay & Co.". Robert Mackay desempeñaba también el cargo de vicecónsul británico desde 1825, y lo ejerció a lo menos hasta 1848. Al igual que "Frederic Harris & Co.", y otras dos firmas, monopolizaban para fines de la década de 1830 el comercio interior y exterior del Lago.

No sólo una prolongada acumulación de capital y el haber alcanzado los más altos niveles en la producción industrial permitieron a Gran Bretaña una mejor explotación del comercio a través de sus representantes consulares y hombres de negocio establecidos en los puertos y ciudades más importantes del continente. Una industria naval mejor organizada y en desarrollo garantizó el control del tráfico atlántico.

Dos veces al mes, los días 2 y 17, zarpaba del puerto inglés de Southampton un vapor de carga y pasajeros que en quince días hacía el trayecto a la isla de Santo Tomás, al este de Puerto Rico. La minúscula posesión danesa, ubicada en el punto más próximo de la navegación hacia América, ofrecía además la seguridad de su espacioso y abrigado puerto, frente a la ciudad de Carlota Amalia; esta privilegiada situación y ventajas habían hecho que se convirtiera, desde fines del siglo XVII, en el centro del comercio caribeño. En la década de 1840, Carlota Amalia tenía cerca de doce mil habitantes, de todas las nacionalidades, que se entendían en inglés, claro indicador de los intereses y relaciones comerciales que prevalecían en la isla. La amplia bahía de su puerto permanecía ocupada por cerca de cien embarcaciones, mayormente inglesas cuyo número había alcanzado un promedio anual de 2.512 barcos, con una carga de 182.038 toneladas, durante las décadas de 1820-1840 (Consejero Lisboa, 1954: 20-21, 25-31, 33-34; Ledru, 1810: II, 13-15).

Desde Santo Tomás, en barcos también ingleses de gran calado, partían cinco líneas de navegación hacia otras Antillas y Tierra Firme. La principal, por la que continuaba el vapor llegado de Southampton, se dirigía a Jamaica, donde enlazaba con Honduras. Las restantes: por las islas de Barlovento hasta Demerara, colonia inglesa en la Guayana, a los puertos neogranadinos de Santa Marta, Cartagena y Colón, a La

Habana y Veracruz, y a las islas Lucayas. En cambio, el trasbordo hacia puertos venezolanos se hacía en embarcaciones menores, de poco calado, generalmente goletas venezolanas y norteamericanas, por la ausencia de puertos capaces de dar fondo y albergar a los navíos transoceánicos; circunstancia ésta que favorecía la introducción y multiplicación del contrabando que fácilmente podía ser desembarcado en cualquier punto de la dilatada costa venezolana.

En el caso de Maracaibo, el comercio clandestino se había doblemente beneficiado ante la proximidad de los excelentes puertecillos naturales de la península de La Guajira (Cojoro, Bahía Honda, Tarva, Macuire, etc.), situados en un territorio que había permanecido impenetrable e indómito por la presencia de una población indígena tenaz defensora de sus valores, costumbres e independencia como nación. Los guajiros, dueños de este espacio que comunicaba tan fácilmente con una ciudad en crecimiento y desabastecida, Maracaibo, añadieron a sus hábitos pastoriles la actividad comercial y se constituyeron en los mejores aliados de los extranjeros que trataban de burlar el pago de derechos en la Aduana de Maracaibo. Este comercio lo hacían principalmente con los ingleses, de quienes -según autores de la época- además de la afición por las bebidas, habían aprendido artes guerreras y adquirieron las armas con que resguardaban sus tierras y negocios.

Santo Tomás, al igual que Curazao y Trinidad, eran puntos ideales de trasbordo hacia y desde la costa venezolana no sólo por poseer puertos de aguas profundas para las embarcaciones transoceánicas y grandes depósitos para el almacenaje de la mercancía a bajo costo; también "era más conveniente para muchos comerciantes en Venezuela hacer pequeños pedidos, según la necesidad, desde los almacenes antillanos a importar en gran cantidad directamente de Europa. Además, muchos comerciantes venezolanos relacionados con las Antillas podían llevar sus negocios con interés a bajo y largo plazo, y sin arriesgar enormes inversiones, porque sus colegas en las Antillas les ofrecían mejores condiciones de crédito que los exportadores británicos" (Carl, 1980: 90).

Al tiempo que aumentaban en forma sustancial las importaciones británicas a Venezuela, directas o a través de las Antillas, las exportaciones venezolanas a la Gran Bretaña nunca alcanzaron a pagar lo que se adquiría.

Frecuentemente, no más del 10% de las ventas de la República en el exterior fueron a Bretaña porque el café venezolano, el cacao y los cueros generalmente lograban mejores precios en otros mercados. Como resultado, las exportaciones de Venezuela a los Estados Unidos, Alemania y Francia aportaron el cambio extranjero utilizado para comprar mercancías británicas. El único renglón de estas relaciones comerciales con la Gran Bretaña, de consistente provecho para Venezuela, fue la venta de ganado en pie y provisiones para las Antillas Británicas (Carl, 1980: 51–52)

Los productos venezolanos no podían competir en precio con los similares extraídos de las colonias británicas en el Caribe y en Asia, que caían bajo una obvia tarifa colonial de preferencia.

En conclusión, Maracaibo al igual que el resto de las provincias venezolanas, se vio inundada en la primera mitad del siglo XIX por los textiles y otros productos industriales de procedencia británica, cuya fácil obtención y bajo costo contribuyeron a retrasar el establecimiento de industrias de importancia, y a incrementar un género de dependencia que fue determinante en el desarrollo económico del país.

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

A principios de la década de 1830, el valor de las exportaciones hacia Europa a través de Santo Tomás, Jamaica y Curazao, duplicó a las que se hacían a los Estados Unidos, consistentes sobre todo en palo de mora, oro, café y cacao. Esta relación comercial se invirtió para finales de la década, convirtiéndose Norteamérica en el más importante comprador en 'Maracaibo.

Memorias, Año 2, Número 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

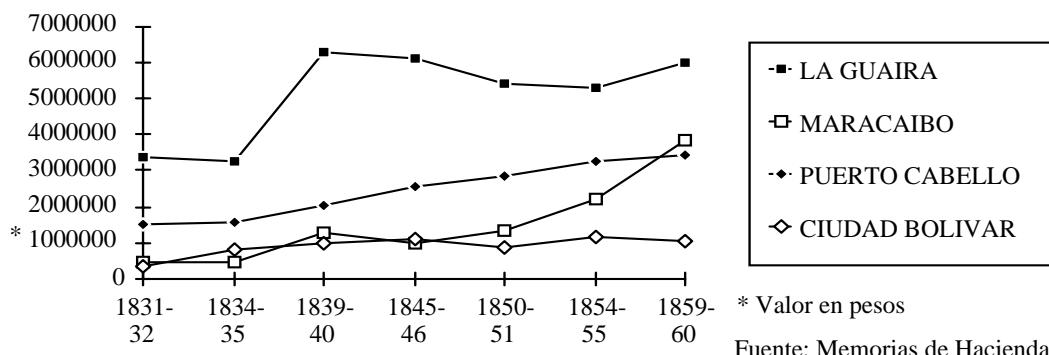
MMV – II Semestre. ISSN 1794-8886

La estadística conocida no permite discriminar por géneros el volumen y valor de las exportaciones hacia los diferentes puertos del país. En base a las noticias económicas en que abundó la prensa local se conoce que a los Estados Unidos se exportaban en forma casi exclusiva el café y cueros de chivo de la región, además de cacao, miel de caña, maíz y palo de mora; hacia Inglaterra, posesiones en el Caribe e intermediarios como Santo Tomás: algodón, arroz, palo de mora, miel de caña, maíz y oro; a México: cacao, al igual que a España y colonias; y a las Antillas aceite de coco, panela y maíz.

En menores y pequeñas cantidades se exportaban otros sesenta productos, agrícolas en su mayoría, más algunos manufacturados como aguardiente, arpas, bateas, cera, chocolate, abanicos de paja, cordobanes, loza, panela, petates y sombreros de jipijapa.

Un claro indicador del crecimiento en cuanto a producción y movimiento mercantil en el circuito agroexportador de la “Región histórica del Lago de Maracaibo” lo constituye el siguiente gráfico comparativo de los

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



Fuente: Memorias de Hacienda

La Aduana de Maracaibo experimentó en las décadas señaladas un notorio incremento, superando para 1860 a Puerto Cabello y acercándose al de La Guaira mucho más de lo que expresan las estadísticas oficiales que no contemplaban los capitales

Memorias, Año 2, Número 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

MMV – II Semestre. ISSN 1794-8886

movilizados por Maracaibo como puerto de tránsito hacia la Nueva Granada. De hecho para fines del siglo XIX, Maracaibo figuró oficialmente como la primera aduana del país.

Esta importancia y particularidades de la economía regional marabina quedaron plasmadas en el testimonio del agente comercial norteamericano P. L. Bell, hacia 1922, en su informe para el Departamento de Comercio de los Estados Unidos de Norteamérica:

El Distrito comercial de Maracaibo... incluye los Estados Zulia, Trujillo, Mérida y Táchira. El comercio del Distrito, conjuntamente con el de Cúcuta, región de Colombia, es controlado por los principales comerciantes de Maracaibo... Los exportadores americanos, interesados en extender sus operaciones comerciales al Distrito de Maracaibo, procederán bien si consideran este territorio como a una unidad separada, dividida del resto de Venezuela (Bell, 1922: 181 y 232)

Se confirma, así, la peculiaridad de esta formación regional que avanzado el siglo XX incluye aún la economía de diversos Estados del occidente venezolano y norte del Santander colombiano bajo el control del puerto de Maracaibo, diferente al resto del país. Unidad regional que hunde sus raíces en el pasado, estructurada por los procesos de producción y distribución de su circuito agroexportador y que para fines del siglo XIX y principios del XX, el testimonio de Bell evidencia sus visibles signos de fraguado y consolidación.

Esta realidad justifica el énfasis en el análisis regional de la economía venezolana. De igual modo, en lo concerniente a las relaciones con el exterior privaron los contactos bilaterales con los diversos puertos y sus respectivas regiones o áreas de influencia en Europa, especialmente en aquellos países con formación nacional en proceso.

Tal es el caso de las relaciones económicas entre Maracaibo y las ciudades de la Liga Hanseática, Hamburgo en particular, se intensifican en el último tercio del siglo XIX y contribuyen de manera notoria al fraguado o consolidación del circuito agroexportador marabino.

## Los comerciantes alemanes y la consolidación del circuito agroexportador

A principios de la década de 1840, los alemanes se hicieron presentes en la región histórica de la cuenca del Lago de Maracaibo. Desde los años de la República de Colombia, representantes diplomáticos, hombres de negocio y comerciantes germánicos se habían establecido exitosamente en otros puertos y ciudades venezolanas -La Guaira y Puerto Cabello en particular (Walter, 1986: 157–160).

El arribo a Maracaibo de los adelantados de este dinámico y emprendedor grupo, cuya influencia se haría sentir de inmediato y de modo creciente por el resto del siglo XIX y principios del XX, ocurrió en los primeros meses de 1842. Dos firmas alemanas, "Shön Willink & Co." y "H. E. Schmilinsky & Co.", iniciaron sus operaciones en Maracaibo. De inmediato se colocaron a la par del comerciante hasta entonces más sólido, el británico Frederic Harris, y desplazaron al resto de las extranjeras y marabinas que durante la anterior década habían controlado la actividad mercantil del circuito.

La competencia, en principio, se observó en el manejo del comercio con el exterior: Los registros conservados sobre introducción de frutos provenientes de los Andes y costa lacustre al puerto de Maracaibo, revelan cómo las operaciones de las firmas alemanas no superaban a las de comerciantes locales criollos y extranjeros. Pero en menos de una década, según el "Registro de introducción de frutos" correspondiente al año económico 1850–1851, las firmas alemanas, asociadas para esta fecha bajo la razón comercial "Graf y Schön" y "Schmilinsky Fahrenholtz y Cía." habían igualado y aún superado a las demás en operaciones con las áreas productivas de la región.<sup>12</sup>

La "Clasificación de industriales" de 1854 constituye buen indicador de los cambios que introdujo la sólida incursión alemana en el circuito agroexportador marabino<sup>13</sup>. Las firmas "Schmilinsky Fahrenholtz y Cía.", "Graf y Schön" y "Montovio Minlos y Cía.", asociación del prusiano Emil Minlos con el próspero italiano José A.

<sup>12</sup> AHZ. 1850, t.12, leg. 23

<sup>13</sup> AHZ. 1854, t. 14, leg. 22

Montovio, la encabezaban como comerciantes de Primera Clase, junto a "Swift Penny y Cía." y "Roncagllo Hermanos"; en la Segunda Clase figuraba "Ellingius y Jurgensen". De este modo, las firmas alemanas asumieron el liderazgo del comercio marabino, en algunos casos asociadas con firmas locales de raigambre; éstas, intuyendo el avasallador avance alemán, eligieron la opción de unir capitales antes de verse desplazados o sucumbir como ocurrió con la mayoría.

Las firmas alemanas disponían de los capitales necesarios para iniciar y dar continuidad a sus operaciones en Maracaibo. Al contrario de lo ocurrido con los comerciantes ingleses, franceses e italianos de la primera oleada de inmigrantes instalados con la ayuda de pequeños créditos mercantiles de firmas antillanas, los alemanes se establecieron en Maracaibo respaldados por sólidas casas comerciales de Hamburgo y Bremen, principalmente,

El poder económico y nuevo estilo en la organización y conducción de los negocios de esa "aristocracia de mostrador" descollaba y aún deslumbraba con su apariencia externa. Aquellos comerciantes alemanes, impecables en su traje blanco de elegante corte y entalle, pulcas botas pulidas, camisa y cuellos a la última moda, cenaban formalmente trajeados y con corbata negra; se reunían en sitios exclusivos, a donde sólo a ellos les estaba permitida la entrada: "el club", con su orfeón y equipo de remeros.

Pero sobre todo sobresalían por su sistema de operar en los negocios. Eran quienes mejor conocían las necesidades del mercado en el circuito agroexportador, cultivaban excelentes relaciones con los líderes locales, se esmeraban en hablar un fluido castellano. En las casas comerciales observaban un rígido mecanismo de promoción del personal, de manera que los jóvenes empleados alemanes ascendían metódicamente de un puesto a otro hasta convertirse en socios de la firma, luego en jefes, y finalmente regresaban a Hamburgo donde asumían la responsabilidad del contacto comercial y financiero con Maracaibo. Este proceder dio origen a la expresión "Made in Germany",

frase de cuño británico con la cual, en 1896, en un clima de justificada alarma definieron aquel arrollador empuje de la maquinaria económica alemana (Herwig, 1991: 26).

A diez años del establecimiento de las primeras firmas alemanas, los comerciantes de Maracaibo, criollos y extranjeros que habían logrado en las anteriores décadas el control del circuito agroexportador y su articulación con los mercados europeos y norteamericanos, se hallaban ahora desplazados de su rol económico, y veían cómo peligraba hasta su desempeño como sector dirigente en la marcha social, política y cultural de la ciudad y región. No es de extrañar que en este predicamento se produjeran frecuentes reuniones para tratar las causas y efectos de esta nueva situación, aun enfrentarla.

La oportunidad de hacer públicas estas reflexiones e inquietudes la brindó el motín antijudío en Coro, del 4 de febrero de 1855, que culminó con la expulsión de los comerciantes hebreos de aquella provincia (Fortique, 1973: 80). Firmado por "Unos maracaiberos verdaderos amantes del país", el 16 de marzo de 1855 salió en forma de hoja volante un manifiesto o pasquín bajo el título de "AL PUEBLO, AL GOBIERNO, AL CONGRESO, A LOS CORIANOS y A LA TURBA ALEMANA".<sup>14</sup>

Después de justificar plenamente la expulsión de los judíos para que los nativos de aquella Provincia fueran "los dueños de sus transacciones, medraran con sus industrias, fueran amos de sus propiedades, y disfrutaran del fruto íntegro de su trabajo", afirmaban los autores del Pasquín:

...nosotros... que como los corianos de los judíos, somos los maracaiberos víctimas de la inundación alemana, que nos ahoga cual cetáneo inmenso: no sólo aprobamos la conducta de nuestros amigos y compatriotas (en cuanto a la expulsión de los aventureros) sino que nos mostramos celosos de no haber sido nosotros los primeros en dar este paso fausto, de verdadera civilización; y ya que apenas podamos ser parodiadores, fuerza nos es confesar que su estruendo nos ha despertado, su ejemplo consolado y su valor animado...

<sup>14</sup> Archivo General de la Nación, Sección de Interior y Justicia, Año 1855, tomo DLIV, fol. 3-4  
Memorias, Año 2, Numero 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

Según los autores del manifiesto, tanto la expulsión de los judíos como las medidas que debía tomar la población marabina para redimirse del "cautiverio alemán" tenían sustento histórico y legal, pues

Cuando los gobiernos desatienden la conveniencia de la sociedad que representan [citaban el caso de Francia y su Revolución], y olvidan la vida del pueblo, bien sea promoviendo leyes de acuerdo con la condición de sus habitantes, clima, producto, etc. bien derogando aquella cuya existencia es y se conoce perjudicial, a esa sociedad desatendida, a ese pueblo, cuya vida olvida, no le queda otro recurso que apelar al término de su inmediata intervención, porque si no perece; y así se explican esas crisis populares que en casi todas las naciones han surgido por idénticas razones... En semejantes casos... las autoridades son insuficientes, porque éstas, aquí, como en todos los gobiernos del mundo culto, no ejercen sino la voluntad de un pueblo consignada, en pactos o leyes, que el mismo pueblo deja de delegar y desbarata, cuando en su nombre se abusa, proscribiendo con las armas en las manos este título de autoridad que no quiere confirmar más. ...*Salus populi prima lex esto!*

Tales consideraciones alcanzan el clímax de su "crescendo" en el pasquín en un "no hay otra alternativa: o se quedan los alemanes dueños de nuestro país y nosotros emigramos o nos quedamos nosotros y ellos se van en una noche de San Bartolomé". Este impasse no fue más allá de la divulgación del pasquín y detención de sus autores; muestra sí que la presencia alemana se había hecho sentir en poco tiempo.

En los siguientes años nuevas firmas se establecieron en Maracaibo y monopolizaron, fundamentalmente, el comercio del café desde el financiamiento de la cosecha hasta su extracción a los principales mercados europeos y norteamericanos. Para el primer semestre de 1872, las casas "Minlos Breuer & Co.", "Schmilinsky & Co.", "Blohm Mecklenburg & Co.", "Schön Willson & Co." y "Riedel Bornhorst & Co.", exportaron el 77% del café que salió por el puerto de Maracaibo: 4.134.710 kilogramos.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> AHZ, 1872, t. 5, leg. 6

Memorias, Año 2, Número 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

MMV – II Semestre. ISSN 1794-8886

Otras firmas habían iniciado sus negocios a partir de la importación de mercancías con demanda en la región marabina, como fue el caso de August Lincke, natural de Celle, quien llegó a Maracaibo en 1851. Un año después abrió un negocio en el ramo de farmacia, conocido posteriormente como "Botica alemana".

En Maracaibo había, en ese tiempo, pocos médicos y pocos farmaceutas, de modo que un negocio de botica no podía no tener favorables perspectivas; al puerto y a los campos adyacentes, les afectaban mucho algunas epidemias, y las enfermedades propias del trópico, y Lincke especializó su farmacia en vista de esos males, y, esto es lo más significativo, se hizo una clientela muy vasta, tanto de gente de Maracaibo, como de los alrededores, ya que también se especializó en no exigir precios exorbitantes por los productos patentados que importaba, ni por los que elaboraba él mismo, según las recetas de los facultativos del país (Rode, 1993: 170)

Entre 1857 y 1858, se iniciaron en la firma “August Lincke & Co”. los jóvenes Juan Bautista Münch y Gysbertus van Dissel; el primero nacido en Cuba de padre alemán, y el segundo de origen holandés. Con la incorporación, también en 1858, del comerciante especializado Heinrich Thies, natural de Bramstedt (Holstein), aumentaron considerablemente las ventas de la casa Lincke quien emprendió la exportación de café en gran escala y la importación de manufacturas y mercancías secas de Europa. Esta expansión de la empresa obligó a abrir filiales en San Cristóbal y Cúcuta, principal área cafetalera de la región, para crear centros de acopio y traslado hacia Maracaibo del grano producido en las haciendas colombianas fronterizas. A fines de la década de 1860, Van Dissel estaba al frente de la filial cucuteña, y Thies en San Cristóbal (Rode, 1993: 172–173, 175–177)

Según Caesar von Hacht, empleado de la firma “Münch Van Dissel % Co.”, la diversificación de los negocios era notoria, además de los despachos farmacéuticos y giros de café:

... tenía dos depósitos bien surtidos de artículos de consumo de todo tipo, encargados por firmas de Maracaibo y que se vendían como pan caliente [encajes, sombreros, chales, vinos, cerveza, brandy, lámparas de vidrio, cafeteras, tinteros, papel, cigarros, etc.]. Este servicio reportaba una ganancia del 10 por ciento.... Además de esto la firma manejaba un negocio propio de comisiones en el comercio de ganado traído de los llanos, que luego se revendía, tras su engorde (Rode, 1993: 185)

De esta asociación, iniciada por Lincke, surgirían progresivamente importantes firmas: "Münch Van Dissel & Co." (1871–1875), "Van Dissel & Thies" (1876–1880), "Van Dissel, Thies & Co." (1880–1892), "Van Dissel & Co." (1892–1903), "Van Dissel, Rode & Co." (1903–1952).

Esta rápida diversificación en cuanto a productos, mercancías y víveres en general, frecuentes cambios de las razones sociales correspondientes y expansión desde Maracaibo hacia las áreas andinas colombo-venezolanas del sur del Lago de Maracaibo fue un rasgo compartido por la mayoría de las firmas comerciales establecidas en la segunda mitad del siglo XIX.

De entre ellas cabe citar una de las más importantes para este período que tuvo como empresario principal a Emilio Minlos, natural de Lübeck. Inicialmente empleado de la firma "Schmilinsky & Montovio", al contraer matrimonio con la hija de este último fundó con su suegro la firma "Montovio & Minlos". Disuelta ésta, se convirtió en "Minlos Breuer & Co." y, posteriormente, en "Minlos Witzke & Co." (Salas L. y Casas R., 1985: 19).

El seguimiento de las actividades y "modus operandi" de estas importantes cadenas empresariales se hace posible gracias a obras como las memorias de Heinrich Rode y el estudio de Max Peperkorn, quien tuvo la oportunidad de consultar los archivos de las sucesivas firmas, agrupadas principalmente en torno a Van Dissel & Cía., tanto en Venezuela como en Alemania. Al respecto poco aportan, las fuentes archivísticas localizables en Maracaibo y otras ciudades del occidente venezolano.

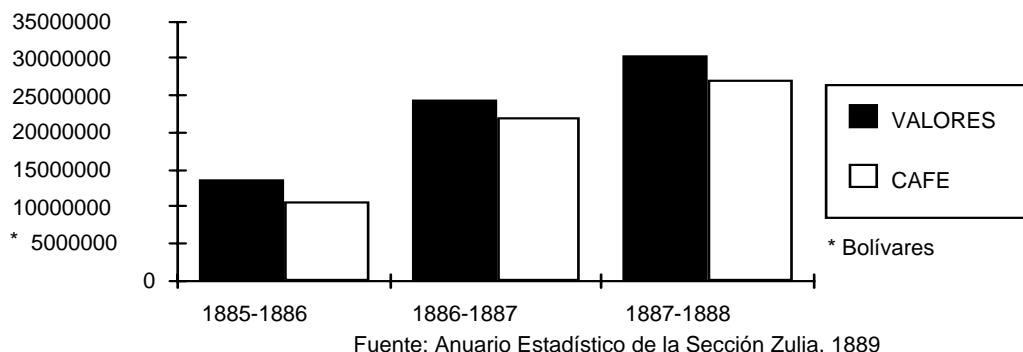
También para ésta y otras firmas alemanas existen testimonios de los contemporáneos, citados por Peperkorn, que lamentablemente no han circulado en la bibliografía venezolana: el "Diario de Theodor Schön", primer cónsul de Hamburgo en Maracaibo, que abarca los años de 1844 a 1870; y las cartas personales de Amanda von Hacht de Thies, quien llega a Maracaibo en 1874 y se establece en San Cristóbal con su esposo, socio de la casa Van Dissel & Thies (Rode, 1993: 168 y 186). Aunque no se detiene en las actividades comerciales, son de gran valor para conocer la cotidianidad de la presencia alemana en Maracaibo las cartas de Elizabeth Gross, esposa del gerente general de la casa Blohm, publicadas en alemán en 1921, ya traducidas al castellano (Gross, 1989).

Son estas mismas fuentes las que, unidas a algunas escasas estadísticas locales, sugieren una periodización tentativa del desarrollo de la presencia y actividades alemanas en el circuito agroexportador marabino durante la segunda mitad del siglo XIX.

Las dificultades iniciales originadas por la adaptación al relieve y clima tropical, enfermedades endémicas, idioma, costumbres, alimentación, comunicaciones, transporte; la inserción en un mercado competitivo dominado por ingleses, franceses e italianos; el reclutamiento y preparación del personal administrativo, dependientes y comisionistas en el interior del circuito; los riesgos operativos originados por la inestabilidad política y las fluctuaciones económicas; más otras circunstancias desalentadoras, incidieron en la percepción de las décadas de 1840 a 1870 como una "época pionera" (Rode, 1993: 187).

La década de 1880, lapso que puede identificarse como una segunda etapa en el seguimiento que se hace al comercio alemán, luce como un período de desarrollo de las transacciones comerciales alemanas. Así lo muestra el siguiente cuadro, elaborado a partir de las estadísticas oficiales zulianas; resume los valores exportados por el puerto de Maracaibo y se aprecia la importancia que en ellos tiene el café, producto básico de las operaciones alemanas:

VALORES EXPORTADOS POR EL PUERTO DE MARACAIBO  
AÑOS ECONOMICOS 1885-1888



Fuente: Anuario Estadístico de la Sección Zulia, 1889

Los valores exportados se duplicaron sensiblemente en los tres años que registra la estadística. En cuanto al café, producto que encabezó y casi totaliza el movimiento mercantil, fue tal su importancia en términos comparativos dentro del país que en el año económico 1888 al puerto de Nueva York, principal destino de las exportaciones venezolanas, llegaron 291.282 kgs. de café procedentes de Maracaibo, contra 155.721 de Puerto Cabello y 65.370 de La Guaira (*El Fonógrafo*, núm. 2067).

Para 1881, el registro de los derechos a pagar: por Patente de Industria, habida cuenta de los capitales que se movilizaban, ubicaba a las siguientes firmas alemanas como las primeras en importancia en la clasificación y únicas en la categoría de "Importadores y exportadores por mayor de mercancías": "Schmilinsky & Co.", "Minlos Breuer & Co.", "Blohm & Co.", "Schön Willson y Co.", y "H. O. Bornhorst & Co."<sup>16</sup>

El alza en los precios del café a nivel mundial, cuya mayor cifra se dio a mediados de la década de 1890 (Walter, 1991: 34), señala para el siglo XIX un tercer período de la presencia del comercio alemán en Maracaibo: coinciden el momento de mayor prosperidad de las casas alemanas y la consolidación del circuito agroexportador marabino. Según testimonio de Heinrich Rode: "A principios de 1890 en Hamburgo, el

<sup>16</sup> AHZ. 1881, t. 3, leg. 26

mismo [precio del café] se ubicó en 76 centavos. A finales del mismo año subió a 91. Al iniciarse 1891 estaba en 76 y en 58 al cerrar ese año. A mediados de 1892 era de 62; y en 1893 osciló entre 30 y 85, y en 1894 entre 66 y 84. Con ello se elevó la capacidad adquisitiva de las compañías, y, en general, los negocios pudieron proseguir un buen curso" (Rode, 1993: 92).

Las estadísticas locales reflejan el impacto de los precios del café. Para el año económico 1894 (enero-diciembre) el valor total de las exportaciones alcanzó los 39.533.490 Bolívares, de los cuales el café representó un monto de Bs. 37.996.228, el 96% (Arocha, 1895). Seis años antes las mismas cifras daban 30.381.636 y 27.173.324 Bolívares, respectivamente, un promedio de diez millones por debajo de las anteriores cifras.

La superioridad del comercio alemán llegó a preocupar a los representantes de otros países que competían por el dominio de la plaza maracaibera. Eugene H. Plumacher, cónsul de los Estados Unidos de Norteamérica, afirmó, en 1893, que "el mercado de Hamburgo se ha devorado [todo el negocio cafetero de Maracaibo]". Un año después escribía en tono lastimero: "todo nuestro negocio está en manos de los alemanes"; llegaba al extremo de aconsejar a Washington "simplemente destituir a nuestros cónsules".<sup>17</sup>

El sector financiero creó, en 1880, la Compañía de Seguros Marítimos, y en 1882 el Banco de Maracaibo, primera banca privada del país .Esta etapa de bonanza y definición de Maracaibo como emporio mercantil se reflejó también en el restablecimiento de una institución que ya había sido vista como necesaria y creada en 1878: la Cámara de Comercio de Maracaibo, cuyas actividades cesaron en los años siguientes por motivos aún desconocidos. Quizás porque aún no respondía completamente al desarrollo económico de la ciudad (Urdaneta, 1992: 139–140).

<sup>17</sup> *Archivos del Estado de Tennessee*, División de Manuscritos, "Plumacher Papers", Correspondence 1886-1898". Citado por: Herwig, 1991, p. 34

Entre los meses de mayo y junio de 1894 se realizó la Asamblea Promotora, se designaron los Directorios de la Asamblea Preparatoria y de Redacción de Estatutos, se firmó el Acta Preparatoria y tuvo efecto la Asamblea General de Instalación de esta segunda etapa de la Cámara de Comercio de Maracaibo (Salas L. y Casas R., 1985: 19–21).

Simultáneamente con la creación de las Cámaras de Comercio de Caracas, Puerto Cabello y Valencia, surgió la de Maracaibo "por la reunión de voluntades de un reducido número de comerciantes de cada una de las respectivas poblaciones, entre los que predominaban los pertenecientes a la colonia alemana... La iniciativa partió del comercio alemán en Venezuela y a sus representantes se debe el sistema de organización de nuestras Cámaras". (Salas L. y Casas R., 1985: 19).

Contemporánea a la constitución de la *Cámara de Comercio de Maracaibo* lo fue la fundación e instalación del *Club del Comercio*, el 30 de julio de 1891. Sus orígenes se remontaban a la existencia, años atrás, de "un botiquín de tipo especial, que mediante una pasarela o pequeño puente unía la tierra con una rotonda de piso de madera, situada sobre las mismas aguas del Lago. Este botiquín montado sobre el Lago era propiedad de Don Angel María Araujo; tenía por título 'La Nevería' y se hallaba no lejos de la casa alemana "Blohm & Cía." (López de Sagredo, 1943: 28).

En esta tropical enrámada,

...se reunían en diaria *peña cervecera* un grupo de comerciantes, compuesto por elementos criollos y elementos de las colonias alemana e italiana, estos en escaso número, los que, durante las últimas horas de la tarde entretenían la espera de la comida evocando recuerdos de la patria lejana, unos, y todos cambiando impresiones sobre las alternativas de la política y el comercio continental y ultramarino.

A esta reunión de comerciantes, que de un modo insensible se había ido haciendo obligatoria para muchos de ellos, se dio por llamarla el "Club del Comercio" y bajo esta denominación era conocida desde mediados del año 1890 (López de Sagredo, 1943: 28–29)

Poco a poco, el local resultó pequeño para la habitual asistencia, conformada mayormente por los jefes o directores de las principales casas comerciales. El grupo demandó también cierta privacidad para evitar la presencia de elementos forasteros de dudosa "probidad y dotes de trabajo". Según la crónica de la época, Eduardo von Jess, comerciante y cónsul alemán en Maracaibo, lanzó la idea de fundar un *Club del Comercio*, con local propio y regido por Estatutos: "El Sr. von Jess se había destacado, a pesar de su corta permanencia en la sociedad de Maracaibo, como hombre que a su energía e inflexibilidad de carácter unía unas magníficas dotes de organizador" (López de Sagredo, 1943: 28).

Más allá del interés en los negocios mercantiles, fue una constante la presencia alemana en variadas actividades públicas de Maracaibo: R. Gross, Inspector de la Sociedad de Beneficencia (1895); E. Beckmann, Presidente de la Junta Central Directiva para la celebración del Festival Carnavalesco (1895); E. Meyer, Primer Vice Presidente de la Sociedad Sucre (1895); J. M. Matheus, Suplente de la Junta de Fomento en el Distrito Urdaneta (1898); C. F. Witzke, Primer promotor de la "Compañía Anónima Muelles de Maracaibo" (1894), Tesorero de la Junta Directiva de la "Cervecería de Maracaibo (1895) y Miembro de la Junta de Fomento de la Nueva Cárcel (1898).

Desde la década de 1880 hasta fines de siglo, lapso durante el cual, como se ha visto, las estadísticas económicas reflejan un sensible mejoramiento y consolidación de las operaciones mercantiles en el circuito agroexportador marabino, se produjo una modernización urbana acelerada en la ciudad-puerto de Maracaibo y en algunos sectores claves de su hinterland. A ello contribuyeron, simultáneamente, circunstancias de índole política que vivió y padeció la ciudad capital y el Estado Zulia; contrariamente a las pretensiones del gobierno central, éstas sirvieron de acicate para organizar a la sociedad civil en torno a programas y proyectos progresistas. La población alemana radicada en la región compartió con los maracaiberos esta singular etapa de su historia.

Lejos quedaban los difíciles comienzos de la experiencia alemana en el circuito

Memorias, Año 2, Número 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.

MMV – II Semestre. ISSN 1794-8886

agroexportador marabino. Lejos también, momentos de antigermanismo como los vividos a principios de 1855 cuando "Unos maracaiberos verdaderos amantes del país" firmaron el pasquín titulado *AL PUEBLO, AL GOBIERNO, AL CONGRESO, A LOS CORIANOS YA LA TURBA ALEMANA*.

A fines del siglo XIX y principios del XX vuelven para los alemanes los momentos difíciles. La "Revolución Liberal Restauradora", de 1899, llevó a Cipriano Castro a la Presidencia de Venezuela. No fue un caudillo que simpatizara demasiado con la población maracaibera ni a la inversa: así lo demostró al cerrar en 1903 a la Universidad del Zulia; segregar del territorio zuliano, en 1904, al puerto y jurisdicción de Palmarito y traspasarlo al Estado Mérida, y al aprobar el monopolio de las fábricas de cigarrillos, en 1906, que dejó a numerosas familias maracaiberas sin su única fuente de ingresos.

Las fuentes locales alemanas relacionaron el ascenso de Castro al poder con la crisis económica generada por la caída del precio del café en 1896. A partir de entonces se inició una nueva era para los negocios alemanes en Venezuela, y en particular en Maracaibo y su hinterland. Sobrevino el Bloqueo a las costas venezolanas, 1902 – 1903, motivado por la deuda externa, y luego la Primera Guerra Mundial. En ambos, el papel protagónico de Alemania generó las más disímiles opiniones y balances.

Sin embargo en sectores representativos maracaiberos, contemporáneos de la prolongada presencia germana en Maracaibo y su región histórica, se produjeron testimonios que intentaron ofrecer con cierta objetividad un juicio valorativo de su significado e importancia, principalmente en las dos décadas finales del siglo XIX.

El primero corresponde a José María Rivas, militar, político, periodista y editor entre otros destacados rotativos de *El Posta del Comercio*, quien entre 1912 y 1913 escribiera unas minuciosas notas a las que tituló "Datos históricos, estadísticos y geográficos relativos a la importancia comercial de la plaza de Maracaibo", publicadas, en 1982, bajo el título de *El Comercio de Maracaibo*. Al tratar sobre los "Rasgos

relativos al comercio de Maracaibo", afirma:

Injusta sería la sociedad maracaibera si no reconociera que los comerciantes extranjeros, y muy especialmente los alemanes, tienen una parte importante en el gran incremento que ha logrado adquirir esta región venezolana como centro de negocios.

En un tiempo reputábase a los alemanes como exageradamente egoístas; tanto así que era general la creencia de que los dependientes que hacían venir de Alemania contaban entre las cláusulas de sus respectivos contratos la prohibición absoluta de elegir esposa en este país... [y] la condición de no adquirir, bajo ningún pretexto, fincas raíces en nuestro suelo...

Más el tiempo ha venido extinguiendo esas preocupaciones, y hoy contamos en el seno de nuestra sociedad muchos hogares fundados por la unión de voluntades de muy estimables caballeros nacidos bajo el pabellón del imperio alemán...

En cuanto a fincas raíces, son valorosas las que posee la colonia alemana, no sólo para establecimientos mercantiles sino para moradas de sus familias.

Esa liga de afectos y de intereses contribuye en mucho a la satisfacción con que contemplamos el lucido grupo de jóvenes maracaiberos que se instruyen en las faenas del comercio teniendo como bancas de tan provechosa escuela los asientos de sus escritorios en las casas mercantiles alemanas donde ocupan puestos como dependientes (Rivas, 1982: 83-84)

Octavio Hernández, destacado maestro, periodista, poeta, y políglota maracaibero, escribió en los primeros meses de 1915, en plena conflagración mundial, varios artículos en el diario *Panorama* y otros periódicos locales, que recopilados se publicaron bajo el clásico título de *Pro Germana Colonia*. "Primo visu", el periodista Hernández luce exageradamente parcializado con la causa alemana; leído con atención, e identificado como miembro de una colectividad para la cual la convivencia con el elemento alemán se ha insertado profundamente en su cotidianidad, no asombra su toma de posición. Como indicador de lo afirmado está la inserción y comentarios de sus editoriales y artículos en otros diarios de prestigio y larga data, como *Gutemberg*, *El Fonógrafo*, *El Obrero*, *El Avisador* y el periódico *El Siglo*, en los dos meses que dura su campaña periodística.

De más está decir, por sabido, que entre nuestro comercio extranjero las grandes casas fuertes, las que manejan intereses más complejos y cuantiosos, las que imprimen sello y dirección al movimiento mercantil de la plaza de Maracaibo, de las que depende un mayor número de empleados y trabajadores del país, son todas alemanas, exceptuando algunas importantes y respetables firmas de nacionalidad italiana y holandesa...

Esa colonia teutona, esas firmas comerciales trajeron a nuestro país sus capitales y sus brazos, su inteligencia y su crédito para laborar por su propia fortuna, y en consecuencia, por la prosperidad de esta región en donde fundaron sus establecimientos.

Sin la fundación de esas casas mercantiles en nuestro Puerto, nuestros negociantes secundarios y al por menor, nuestros consumidores en general, hubieran dependido siempre de los banqueros e importadores de Curazao, Puerto Cabello y Caracas; hubieran provisto sus necesidad y existencias de los depósitos antillanos, con todas las rémoras y los recargos de gastos inherentes a esa importación indirecta...

No son ellos ciertamente los que ejerzan odiosa presión sobre el comercio criollo, y bien se ve en la prosperidad de varias casas que todos conocemos. El que existía cuando comenzó esa preponderancia que hoy muestran, casi de sólo comisionistas, aprovechó buenas épocas y lucró bastante; fue el comercio alemán el que, reduciendo considerablemente el antiguo tipo de comisión, regularizó, en beneficio de los productores remitentes, aquel negocio pingüe. En cuanto a esos remitentes, por los de la Cordillera, en otros tiempos sumaron millones las pérdidas del principal comercio alemán entonces asentado aquí; y si a los jefes que vinieron después ya esas pérdidas no les afectaban, suyo era el capital que en lícitas transacciones pasó a mejorar en el grado en que ahora se ven, las haciendas del fruto [el café] que constituye el primer ramo de exportación por nuestro puerto (Hernández, 1915: 3 y 8).

## REFERENCIAS

*Anuario estadístico de la Sección del Zulia de julio de 1885 a junio de 1888, decretado por el gobierno seccional el 1º de febrero de 1888.* Imprenta Americana, Maracaibo, 1889

AROCHA, José Ignacio, 1895, *Anuario estadístico del Estado Zulia, de enero a diciembre de 1894, presentado al ejecutivo del estado por el director de estadística.* Imprenta Americana, Maracaibo

AROCHA, José Ignacio, 1895, *Anuario estadístico del Estado Zulia, de enero a diciembre de 1894, presentado al ejecutivo del estado por el director de estadística*. Imprenta Americana, Maracaibo

BELL, P. L., 1922, *Venezuela. A commercial and industrial handbook*. Government Printing Office, Washington

BERLUNG, Susan, 1984, “*El crédito mercantil de Páez a Guzmán Blanco: un análisis de la actuación de la Casa Boulton*”. Universidad Central de Venezuela, Caracas. Trabajo de ascenso

CARDOZO GALUÉ, Germán, 1991, *Maracaibo y su región histórica. El Circuito Agroexportador (1830 – 1860)*. Universidad del Zulia, Maracaibo

CARDOZO GALUÉ, Germán, 2005, *Venezuela: de las regiones históricas a la nación*. Academia Nacional de la Historia, Caracas

CARL, George Edmund, 1980, *First among equals. Great Britain and Venezuela 1810 – 1910*. Syracuse University

CARVALLO, Gastón y Josefina Ríos de Hernández, *Temas de la Venezuela Agroexportadora*, 1984, Fondo Editorial Tropykos, Caracas.

FURTADO, Celso, 1971, *La economía latinoamericana. Desde la conquista ibérica hasta la revolución cubana. Siglo XXI*, México

GROSS, Elizabeth, 1989, *Vida Alemana en la Lejanía*. Asociación Humboldt, Maracaibo

HERWIG, Holger H., 1991, *Sueños alemanes de un imperio en Venezuela*. Monte Ávila Editores, Caracas

JOHNSON, David Church, 1984, *Santander Siglo XIX. Cambios socioeconómicos*. Carlos Valencia Editores, Bogotá

LAVERDE AMAYA, Isidoro, 1889, *Un viaje a Venezuela*. Imprenta de la Nación, Bogotá

LEDRU, André-Pierre, 1810, *Voyage au iles de Tenerife, La Trinité, Saint-Memorias*, Año 2, Numero 4. Uninorte. Barranquilla. Colombia.  
MMV – II Semestre. ISSN 1794-8886

- Thomas, *Sainte Croix et Porto Rico*. Dos tomos. Chez Arthus Bertrand, Paris
- LISBOA, Consejero, 1954, *Relación de un viaje a Venezuela. Nueva Granada y Ecuador*. Ediciones de la Presidencia de la República de Venezuela, Caracas
- LOPEZ DE SAGREDO, José, 1943, *Historia del Club del Comercio 1891-1943*. Editorial "La Paz", Maracaibo
- LOVERA REYES, Elina, 1986, "Coro y su espacio geo-histórico en la época colonial", en *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, p. 221 – 227.
- MARTÍNEZ, Armando y María de Castro Zumeta, 2000, *La región valenciana. Un estudio histórico-social*. Universidad de Carabobo, Valencia
- MILLARES CARLO, Agustín, 1964, *Archivo del Registro Principal de Maracaibo. Protocolos de los antiguos escribanos (1790 – 1836). Índice y extractos*. Centro Histórico del Zulia
- PARRA GRAZZINA, Ileana, 1984, "Proceso de formación de la Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo ( 1576-1676)", Universidad de Sevilla, Sevilla. Tesis doctoral. Inédita
- RINCÓN RINCÓN, Alfredo, 2005, *La familia Harris de Maracaibo. Sus aportes a la Economía y Sociedad de Venezuela*. Ciudad Solar Editores, Maracaibo
- RIVAS, José María, 1982, *El Comercio de Maracaibo*. Banco de Maracaibo, Maracaibo
- RODE, Heinrich, 1993, *Los alemanes en el Táchira (Siglos XIX-XX)*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, Caracas
- RUS, José Domingo, 1969, *Maracaibo a principios del siglo XIX*. Universidad del Zulia, Maracaibo
- SALAS LOZADA, Vaughan y César Casas Rincón, 1985, *Cámara de Comercio de Maracaibo 90 Años (1894-Reseña Histórica-1984)*. Editorial Arte, Caracas
- SAMUDIO, Edda O. "Las Haciendas del Colegio San Francisco Javier de la Compañía de Jesús de Mérida". En: *Paramillo*, n. 1, p. 264.

SANOJA, Mario e Iraida Vargas, 1999, *Orígenes de Venezuela. Regiones Geohistóricas Aborígenes hasta 1500 d.c.* Comisión Presidencial V Centenario de Venezuela, Caracas

URDANETA QUINTERO, Arlene, 1992, *El Zulia en el Septenio de Guzmán Blanco.* Universidad del Zulia, Maracaibo

VISO, Carlos, 1988, "La presencia francesa en Paria 1528-1918", en *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, núm. 21, Caracas.

VIVAS, Cecilia, "La Provincia de Cumaná: su importancia en la vida económica de Venezuela (1830 – 1840)", en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, tomo LXXII, núm. 287, p. 197 – 218.

WALTER, Rolf, 1991, *Los alemanes en Venezuela y sus descendientes 1870-1914.* Asociación Cultural Humboldt, Caracas.