

MARACAIBO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN OCCIDENTAL DE VENEZUELA

Maracaibo in the economic development of the western region of Venezuela

Recibido: 10. 02. 2018

Aprobado: 14.05.2018

Catalina Banko

Profesora Titular de la Escuela de Economía de la Maestría en Historia de América Contemporánea y del Doctorado en Economía de la Universidad Central de Venezuela. Individuo de Número de la Academia Nacional de la Historia. Directora del Instituto de Investigaciones “Rodolfo Quintero”, FaCES (2011-2014). Investigadora del Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos (1988-1993); Investigadora, Gerencia de Estudios del Banco Central de Venezuela (2010-2016). Correo electrónico: catalinabanko@gmail.com

Resumen: Tomando en cuenta el papel predominante de Maracaibo en la región occidental durante la era agroexportadora y su rol protagónico durante los primeros tiempos de la explotación petrolera, estimamos pertinente estudiar las transformaciones de ese puerto y su hinterland entre los siglos XIX y XX, haciendo hincapié en el comercio con los espacios andinos, los progresos en el transporte y los procesos productivos, el impacto demográfico y social de la extracción petrolera y sus repercusiones en la modernización urbana y portuaria. En suma, se pretende analizar la significación de ese puerto en la dinámica global de la “región marabina” y examinar su contribución al desarrollo de ese dilatado espacio geográfico.

Palabras clave: Maracaibo, auge cafetalero, Andes, petróleo, desarrollo.

Abstract: Taking into account the predominant role of Maracaibo in the western region during the agro-export era and its leading role during the early days of oil exploitation, we consider it appropriate to study the transformations of that port and its hinterland between the 19th and 20th centuries, emphasizing the trade with Andean spaces, the progress in transport and production processes, the demographic and social impact of oil extraction and its repercussions on urban and port modernization. In sum, the aim is to analyze the significance of this port in the global dynamics of the “marabina region” and to examine its contribution to the development of this extensive geographical space.

Keywords: Maracaibo, Andes, coffee, oil, development.

Introducción

Tras la conclusión de las guerras por la independencia y la instauración de la República de Venezuela, el puerto de Maracaibo, ubicado en el estado Zulia, era aún una plaza mercantil de reducidas dimensiones. A mediados del siglo XIX, se fue intensificando su importancia gracias al vertiginoso aumento de las exportaciones de café, cuyo cultivo se estaba extendiendo en las provincias del área andina.

A través del lago de Maracaibo y de los ríos que penetran hacia el Táchira y Cúcuta, además de las vías de acceso a Trujillo y Mérida, se fue vertebrando un dilatado espacio recorrido por redes comerciales que permitían trasladar los productos agrícolas exportables hacia Maracaibo, y desde allí movilizar las cargas de artículos importados en dirección al interior.

En torno al eje articulador del café, la significación de Maracaibo se fue acrecentando con rapidez hasta convertirse en el mayor puerto exportador del país, tendencia que fue ostensible desde las últimas décadas de aquella centuria hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial. El descubrimiento de yacimientos petrolíferos en el territorio zuliano impactó de manera notable en el movimiento portuario de Maracaibo, desde las primeras labores de exploración y, sobre todo, a partir de 1917 con el comienzo de las exportaciones de crudo, actividades que se circunscribieron al ámbito zuliano. Paralelamente, el circuito agroexportador que se internaba hacia los Andes se fue debilitando en la medida en que declinaba la producción cafetalera.

Tomando en cuenta el papel predominante de Maracaibo en el desarrollo de la región occidental en tiempos de la Venezuela agroexportadora y su posterior rol protagónico durante la primera etapa de la explotación petrolera, estimamos pertinente explorar las transformaciones de la vida económica y social de Maracaibo y su hinterland entre los siglos XIX y XX, haciendo hincapié en las relaciones mercantiles entre ese puerto y los espacios andinos, el progreso de los medios de transporte y los procesos productivos, el impacto de las actividades llevadas a cabo por las grandes corporaciones internacionales del petróleo, sus repercusiones en la dinámica demográfica y en la modernización urbana y portuaria. En suma, se trata de analizar la trascendencia de ese puerto en la dinámica global de la «región marabina» y, de modo particular, examinar su contribución al desarrollo de ese vasto espacio geográfico¹.

Desde el punto de vista metodológico, el trabajo se inscribe en el campo de la Historia Regional en tanto se pretende estudiar, en primer término, la expansión del puerto de Maracaibo a través de la configuración de un circuito agroexportador cuyo entramado se despliega por el dilatado ámbito del occidente venezolano. En un segundo momento, el análisis se focaliza en la transformación del puerto y su entorno en el marco de los efectos generados por la extracción petrolera que en este caso quedaron limitados al territorio zuliano.

Los problemas señalados han sido abordados tomando en consideración los conceptos aportados por los teóricos del denominado «Desarrollo Económico Local» que, si bien corresponde por su origen a planteamientos formulados en los años ochenta del siglo XX, puede ser aplicado también a la interpretación de procesos históricos de la centuria anterior, tal como lo señala Javier Mejía Cubillos (2014) en su artículo referido al auge económico antioqueño (Colombia) del siglo XIX. Esa coyuntura coincide precisamente con la expansión económica que se registra en Maracaibo y su hinterland en torno a la producción y exportación de café. En ese contexto juegan un rol destacado diversas iniciativas adoptadas por el sector comercial de Maracaibo que introduce elementos de modernización e impulsa una innovadora estructuración del circuito agroexportador regional. Con base en esa línea de investigación puede rastrearse también el nuevo papel

1 Este trabajo forma parte del proyecto de investigación «Global South. Puertos y desarrollo económico y social en el Atlántico Meridional (1850-1910)». HAR2015-64044-R MINECO/FEDER, UE.

de Maracaibo en el cuadro de la explotación petrolera y su incidencia en la economía y sociedad regional.

Maracaibo en los primeros tiempos republicanos

Una vez instaurada la República de Venezuela en 1830, la agricultura consagrada a la producción de frutos para la exportación empezó a recuperarse con lentitud. Las fincas habían sido castigadas de manera implacable por los saqueos y las confiscaciones practicadas tanto por republicanos como por realistas, además de la pérdida de mano de obra, especialmente de esclavos que huyeron o bien se enrolaron en el ejército para obtener su libertad. Muchos de los antiguos terratenientes emprendieron la reconstrucción de las desatendidas haciendas. Nuevos y poderosos propietarios surgieron gracias a la adjudicación de tierras como recompensa por los servicios prestados en el ejército. Los adelantos técnicos y las inversiones de capital para modernizar los procedimientos agrícolas estaban aún muy lejos de ocupar el centro de atención de los agricultores, preocupados más bien por conseguir préstamos para adquirir semillas y contratar jornaleros.

Para elevar los ingresos fiscales, era necesario reactivar la agricultura y acrecentar las exportaciones, con lo que se tendría capacidad para aumentar las importaciones que proporcionaban los mayores beneficios en las aduanas. En cuanto a las tendencias del comercio exterior, se registró a partir de 1830 un notable incremento de las exportaciones. Gracias al estímulo de los buenos precios alcanzados por el café, dicho producto pasó a ocupar el primer lugar en el cuadro de las exportaciones, mientras que el cacao perdió la preponderancia que había tenido desde el período colonial.

Desde la conclusión de las guerras por la independencia, había comenzado a instalarse en los principales puertos un nutrido grupo de comerciantes extranjeros que progresivamente conformaron una amplia red de distribución de mercancías y acopio de materias primas. Se trataba de un complejo entramado conectado con el exterior, que se extendía desde los puertos hacia el interior de los espacios regionales. La rápida prosperidad de sus negocios les permitía disponer de numerario para otorgar anticipos y préstamos a los propietarios de haciendas, ante la ausencia de instituciones de crédito especializadas. Asimismo, estas sociedades actuaban como receptoras de depósitos de

dinero y efectuaban transacciones de cambio de moneda extranjera.

La Guaira sostuvo desde el período colonial un notable predominio en el comercio exterior. En el año económico 1832-1833, ese puerto concentró el 64% de las importaciones del país, Puerto Cabello el 17% y Maracaibo apenas el 6%. En cuanto a las exportaciones, La Guaira aportó en ese mismo año el 45% del total nacional, Puerto Cabello el 30% y Maracaibo el 8%. La débil participación de este último puerto en el comercio exterior habrá de modificarse en sentido favorable al promediar la centuria.

Para comprender con precisión la importancia de Maracaibo, es indispensable hacer referencia a algunos estudios específicos sobre las relaciones que se fueron desplegando a través de su hinterland. Ese extenso espacio geográfico ha sido identificado por Germán Cardozo Galué (1991: 11-16) como «región marabina», la cual «integró progresiva y definitivamente las áreas productivas andinas, el norte neogranadino y las costas del sur del Lago al puerto de Maracaibo», como una unidad históricamente conformada.

La «región marabina», así denominada por el papel hegemónico que ejercía el puerto, está subdividida en dos grandes espacios: la «subregión andina» (valles y zonas del piedemonte andino de los estados Trujillo, Mérida, Táchira y de la jurisdicción colombiana de Cúcuta²) y la «subregión lacustre» (tierras llanas y costas del lago), las cuales a su vez están fragmentadas en microrregiones que se caracterizan por la singularidad de su respectivo sistema productivo (Cardozo, 1991: 15-16). Se trata entonces de un vasto espacio regional, cuyo circuito agroexportador se encuentra articulado en torno al café, como principal producto destinado a los mercados en el exterior. Esta región histórica se fue desarrollando a lo largo de los tiempos coloniales hasta alcanzar su fisonomía más definida en el siglo XIX, gracias al auge cafetalero. La privilegiada posición geográfica de Maracaibo convirtió a este puerto en el «centro nodal, dinamizador, coordinador y distribuidor de sus flujos económicos», haciendo las veces de una especie de «capital regional», más allá de su papel como centro político-administrativo del estado Zulia (Cardozo, 1991: 27-28).

2 Cúcuta pertenecía al Departamento Norte de Santander de Colombia y por esta localidad salían considerables volúmenes de café para ser exportados a través de Maracaibo.

Desde las zonas productoras, la navegación lacustre, fluvial y el transporte realizado a lomo de mula eran los medios empleados para el traslado de las materias primas y artículos manufacturados, confluyendo todas estas redes en el puerto de Maracaibo. Ya en 1851, el 77,63% de los frutos y artículos introducidos en el puerto de Maracaibo estaba constituido por café, mientras que el resto estaba compuesto por cacao, cueros, panela y algunos productos menores.

El puerto, además de ser el lugar de tránsito de las materias primas que serían exportadas y de las mercancías que arribaban para satisfacer el consumo de la región en su conjunto, era también el sitio de recepción de todos los productos que conformaban la base de alimentación de la población local³. Precisamente, el mercado estaba ubicado entre el puerto y la casa de la Aduana, siendo el lugar de mayor trascendencia en la vida cotidiana de los habitantes, cuyo número se estaba elevando con celeridad: 17.384 pobladores en 1831 y 53.490 en 1854 (Cardozo, 1991: 144-156).

Maracaibo comenzó a prosperar con el ingreso y establecimiento de casas comerciales que dieron un fuerte impulso al tráfico internacional. La fisonomía urbana se fue transformando en el curso de aquellos años mientras el perímetro de la ciudad se iba ensanchando. El intenso movimiento comercial obligó a reformar la infraestructura portuaria, labor que quedó concluida en 1840 con la construcción de un muelle de casi 100 metros de longitud, lo cual incrementó de manera sustantiva la capacidad del puerto para la recepción de los navíos de mayor tamaño.

Expansión de la economía cafetalera

En Maracaibo, al igual que en La Guaira y Puerto Cabello, resalta la paulatina afluencia de comerciantes alemanes que fueron expandiendo sus operaciones hasta alcanzar una sólida posición económica a mediados del siglo XIX. Esas compañías se caracterizaban por aplicar métodos de trabajo y prácticas de administración que les confería

3 Escasa era la producción de alimentos en las áreas circundantes a Maracaibo debido a la aridez de esas tierras, por lo que era necesario traer de otras zonas los elementos básicos para la subsistencia de los pobladores de la capital zuliana.

atributos especiales para insertarse en los mercados de la región andina, no solo para canalizar la exportación de café sino también para la distribución de mercancías importadas. Los agentes viajeros conocían el idioma español, se relacionaban con habilidad con los agricultores y comerciantes intermediarios y minoristas, cuyas exigencias eran satisfechas con eficiencia y puntualidad (Cardozo, 1991: 235-237). Estos rasgos definían un particular estilo en la atención de los negocios con lo que se garantizaba la fluidez de la circulación de los productos.

Con respecto al auge de la demanda mundial de café, es menester puntualizar que desde el siglo XVII, ese producto había adquirido particular difusión en Alemania. La primera «Kaffeehaus», de acuerdo a las crónicas, fue fundada en octubre de 1677 en Hamburgo y el consumo de esta infusión se propagó rápidamente tanto entre los sectores más pudientes como en los estratos medios. El café se convirtió así no solo en una bebida aromática que estaba de moda, sino también en una medicina para combatir dolores de cabeza, ayudar a la digestión, levantar el ánimo y prevenir diversos males, como la gota y enfermedades del bazo y del estómago. De este modo, la fama del café se fue acrecentando hasta formar parte a mediados del siglo XVIII de un tráfico de notables dimensiones tanto en Bremen como en Hamburgo, siendo este último el principal puerto de entrada para su distribución en otros mercados europeos (Christen, 1935: 1-14). Hacia finales del siglo XIX, Estados Unidos ya había pasado a ser el mayor consumidor de café del mundo. Otros países que poseían una alta demanda de este producto eran Francia, Holanda, Bélgica, Suiza, Dinamarca y Suecia.

Las exportaciones de café por Maracaibo crecieron en 96,32% entre 1845-1846 y 1854-1855, mientras que las remesas de ese fruto a través de La Guaira descendieron en 29,54% en esos mismos años. Esta tendencia fue más notoria en la década de los sesenta, en tiempos de la Guerra Federal, dado que las hostilidades no afectaron a la región andina y tampoco al Zulia por lo que allí se desarrolló un ambiente propicio para las inversiones dirigidas a la agricultura y al comercio. Precisamente, para huir de los saqueos y enfrentamientos armados se registró una nutrida corriente migratoria desde Barinas al Táchira, siendo los siguientes, algunos de los apellidos más representativos de ese origen: Soto, Inchauspe, Pulido, Baldó, Rincón, entre otros. A este grupo de barineses se unió el ingreso de inmigrantes italianos y corsos (Velásquez, 1993: 16). De esta mane-

ra se fue conformando un peculiar núcleo social con espíritu emprendedor e interés por el desarrollo del comercio y de la agricultura. Táchira pasó a ser en aquel tiempo el mayor productor de café, seguido de Trujillo y Mérida (Ardao, 2002: 57-58).

El traslado de los distintos productos desde las partes altas de Trujillo y Mérida hacia la costa del lago se efectuaba a lomo de mula hasta el puerto trujillano ubicado en La Ceiba, desde donde el transporte hasta Maracaibo era relativamente rápido y barato. En cambio, la comunicación con el Táchira y Cúcuta estaba poblada de obstáculos.

El intrincado trayecto entre Maracaibo y el Táchira es descrito con detalle por el comerciante Heinrich Rode⁴, originario de Hamburgo, quien realizó su primer viaje en 1880. En Maracaibo embarcó en una piragua que atravesó el lago, se internó por el río Catatumbo hasta el pequeño puerto de Encontrados, para luego continuar la aventura en un bongo hasta Puerto Villamizar. Después de 16 días de navegación, debió proseguir a lomo de mula atravesando accidentados terrenos durante dos días desde Puerto Villamizar hasta Cúcuta, y aún le aguardaba otra jornada para llegar a San Cristóbal, capital del estado Táchira. Tales eran las peripecias que un viajero debía sobrellevar para llevar a cabo sus negocios en la «región marabina» (Velásquez, 1993: 27). Esta descripción revela la necesidad imperiosa de realizar inversiones para introducir mejoras en los medios de transporte a fin de reducir los costos y el tiempo de los traslados.

Desarrollo de la «región marabina»

Desde mediados del siglo XIX se evidenció el acelerado crecimiento de Maracaibo, por donde llegó a transitar en 1884-1885 el 29% de las exportaciones de café a nivel nacional, proporción que se elevó al 30% en 1893-1894, superando así a Puerto Cabello que hasta el momento había ostentado la primera posición en el comercio exterior venezolano. Entretanto, La Guaira perdió su antigua preponderancia al exportar apenas el 26% y 24% de los cargamentos de café en las fechas antes citadas (Ministerio Fomento, 1895).

Desde el punto de vista demográfico, en Maracaibo estaba concentrado el 43,6% de la población del estado Zulia. En opinión de Pedro Cunill Grau (1983: I, 252), este caso de macrocefalia regional fue muy excepcional en la Venezuela de aquellos años. Alrededor de

4 Heinrich Rode comenzó como agente viajero, y más tarde fue socio y gerente de la casa Van Dissel & Rode, una de las más importantes de la región occidental.

1880 la ciudad se expandió hacia Bella Vista y Tres Pasos, lugares de residencia de familias pudientes. La zona de Los Haticos se había convertido en un sitio ideal para temperar a orillas del lago. En Maracaibo se asentaron numerosas empresas tanto de servicios como diversas fábricas: sombreros, cigarrillos, fósforos, jabones, cerámica, junto a marmolerías, aserraderos, alambiques, licorerías, alfarerías, astilleros, tipografías, entre muchas otras. La gran vitalidad del movimiento comercial se hizo visible con la constitución en 1882 del Banco de Maracaibo, primera entidad financiera privada del país cuyo capital se integró con el aporte exclusivo de empresas regionales, sobresaliendo además por su prolongada vida de más de 100 años, a pesar de la recurrencia de las crisis económicas en Venezuela.

A la modernización de Maracaibo se incorporaron otros elementos que representaban avances significativos. La inauguración del lujoso Teatro Baralt en 1883 fue un evento de gran resonancia, que estuvo acompañado de variadas obras públicas, como nuevas plazas y paseos. Entre 1884 y 1891 se establecieron tres líneas de tranvías. En 1886 fue inaugurado el Mercado Público que introdujo orden y limpieza en la comercialización mediante la construcción de 60 casillas para ventas al detal y alrededor de 200 puestos para la venta de carnes, frutas y verduras (Romero Luengo, 1983: 72-73). Un gran acontecimiento fue la instalación del alumbrado eléctrico, el 24 de octubre de 1888, gracias al esfuerzo de una empresa nacional, «The Maracaibo Electric Light Co.», con lo que esta ciudad tuvo el privilegio de ser la primera del país en contar con este servicio que era un elocuente signo de progreso⁵ (Guerrero, 1970: 198-199). En el campo cultural, la significación de Maracaibo se evidencia también en la fundación de la Universidad del Zulia en 1891. Es indudable que todo este proceso de modernización estaba totalmente asociado a la riqueza que se había generado gracias al auge cafetalero.

Tales efectos se hicieron visibles también en los estados andinos, cuya población en 1839 era de 106.904 habitantes, y se elevó a 336.816 en 1891, lo que equivalía al 14,5% de la población total del país⁶. Por entonces, el índice de crecimiento de la población andina era la más alta de Venezuela. Táchira fue el estado que registró la afluencia del mayor número de extranjeros, con un fuerte predominio de colombianos atraídos por los cultivos de café, a los que se sumaron italianos y corsos.

5 Hasta 1916, la empresa fundada por Jaime F. Carrillo suministró energía eléctrica solamente para el alumbrado público y para el consumo privado para ciertas horas del día, y posteriormente el servicio se extendió para todas las horarios y usos, domésticos, industriales, comerciales, etc.

6 La población de los estados andinos estaba distribuida así: 146.585 habitantes en Trujillo, 101.709 en Táchira y 88.522 en Mérida.

Dadas las excelentes condiciones del clima y del terreno, los cultivos de café se propagaron en las comarcas tachirenses y trujillanas, tal como lo describe Pedro Cunill Grau (1987: II, 1.066-1.067). Grandes esperanzas se depositaron en la difusión de este producto que se convirtió en un aliciente para el poblamiento de la región, «haciendo posible la ocupación de tierras baldías, la parcelación de pequeñas propiedades y el surgimiento de nuevos sectores sociales rurales». En torno a los sembradíos se fue estructurando una red de pequeños pueblos y ciudades de mediano tamaño en las que se proporcionaban los servicios básicos para la población que trabajaba en el campo. También en esas ciudades se localizaban los depósitos y almacenes destinados al acopio del grano. La ciudad con mayor concentración de población fue San Cristóbal que contaba con la presencia de buen número de profesionales y artesanos, posadas, agencias de las casas comerciales de Maracaibo y establecimientos que distribuían mercancías extranjeras. San Cristóbal fue definida por Cunill Grau (1987: II, 1.079) como una «próspera metrópoli comercial y artesanal». Era además una encrucijada de caminos que se dirigían a la frontera con Colombia, hacia los llanos, y en dirección a Mérida y Trujillo. También en este último estado se constituyeron muchos poblados y ciudades cuyo perímetro se fue extendiendo al compás de la expansión de la agricultura y del comercio. En Mérida predominó el cultivo del trigo y del tabaco, siendo el café un producto de menor importancia si lo comparamos con Trujillo y Táchira⁷.

Debido al largo trayecto para llegar hasta el Táchira se estudiaron diversos proyectos ferroviarios. En 1880 los comerciantes de Cúcuta se asociaron para construir un ramal entre Puerto Villamizar y Cúcuta, lo que abrevió la travesía. En 1896 comenzó a funcionar el «Gran Ferrocarril del Táchira» entre Encontrados (a orillas del río Catatumbo en Zulia) y Uraca (estado Táchira), que al año siguiente se prolongó hasta La Fría. En esta empresa participaron como accionistas destacados comerciantes como Blohm, Van Dissel, Minlos, entre otros. A lo largo de 114 kilómetros este ferrocarril recorría una zona pantanosa, atravesada por numerosos caños que procedían de los ríos Catatumbo y Zulia.

7 El desarrollo económico y social registrado en los estados andinos y en el Zulia se corresponde con los planteamientos formulados por los teóricos del «Desarrollo Económico Local». De acuerdo a los señalamientos de Rafael Böcker (2005:8), cada ámbito territorial se caracteriza por un determinado sistema de producción, infraestructura y mercado de trabajo, por variadas iniciativas empresariales y la integración de conocimientos tecnológicos, conjunto de factores sobre los que se articulan los procesos de crecimiento económico local. De igual manera, Antonio Vázquez Barquero (2007: 187) destaca la necesidad de explorar la marcha del desarrollo generado a partir del potencial existente en una determinada región, tanto por sus recursos materiales y capitales, como igualmente por la organización del aparato productivo, la difusión de innovaciones, el desarrollo urbano y los cambios institucionales, aspectos que se pueden visualizar claramente en cuanto al papel fundamental ejercido por Maracaibo en el contexto regional.

Con la finalidad de agilizar el tráfico entre Maracaibo y Encontrados, sitio desde el cual el río Catatumbo era navegable, se constituyó la «Empresa de Navegación en el Lago de Maracaibo y el río Catatumbo», integrada también por capitales pertenecientes a firmas comerciales de Maracaibo. A finales de siglo se fundó la sociedad de transporte fluvial «Bodegas Alemanas» para el enlace entre La Laguna y el río Catatumbo (Walter, 1985: 103-104). La compañía «Navegación en el Lago de Maracaibo y sus afluentes» también contó con el aporte de capitales de origen mercantil. Sus operaciones abarcaban el tráfico entre Maracaibo y La Ceiba (estado Trujillo) y entre Encontrados y Santa Bárbara (a orillas del río Escalante en el estado Zulia). A este conjunto de medios de transporte que se establecieron a finales del siglo XIX, se sumó el «Gran Ferrocarril de La Ceiba» con una extensión de 81 kilómetros entre Sabana de Mendoza y Motatán (Trujillo), en cuya constitución tuvieron un papel sobresaliente las casas de comercio de Maracaibo (Walter, 1991: 99). Todas estas empresas tenían el objetivo de dinamizar las comunicaciones entre Maracaibo y los Andes. Para posibilitar la fluidez de las conexiones desde Mérida con el lago de Maracaibo, se fundó el ferrocarril que a lo largo de 60 kilómetros unía El Vigía con Santa Bárbara, localidad esta última perteneciente al estado Zulia.

Una de las firmas sobresalientes en el ramo del café era «Breuer, Möller & Cía.», que exportó en 1899 el 24,7% del total de las remesas que de este producto salieron de Maracaibo. La misma fue calificada por Rolf Walter (1991:136-140) como el «imperio cafetalero» de Venezuela, con agencias en Maracaibo, Valera, San Juan de Colón, Rubio y San Cristóbal. «Luciani, Ávila & Cía.» tuvo una participación del 14% de las exportaciones de café; «Blohm & Cía.» (9%); «Steinvorth & Cía.» (7,9%); «Minlos, Witzke & Cía.» (7,9%); «Van Dissel & Cía.» (7,8%); «Beckmann & Andresen» (0,7%) y «Christern & Cía.» (0,1%). La mayor parte de estas firmas poseía su sede en Maracaibo, con sucursales en San Cristóbal, Trujillo y algunas de ellas en Cúcuta⁸.

Como es usual en las comunidades de inmigrantes, los alemanes organizaron centros culturales y sociales como espacio de encuentro y recreación, siendo el más destacado el «Club Alemán de Remo». En 1891 se estableció el «Club del Comercio», frente a la plaza Baralt, donde comerciantes alemanes y criollos se congregaban a diario. La influencia germana dejó su huella también en la difusión de la cerveza, consumida por entonces casi exclusivamente en los círculos sociales más elevados. Esta bebida dio lugar a la instalación

8 En 1894 fue fundada la Cámara de Comercio de Maracaibo, año en que también fueron creadas las cámaras de comercio de Caracas, Valencia y Puerto Cabello.

de una importante fábrica denominada «Cervecería de Maracaibo».

Relata Otto Gerstl (1977: 73) que las casas alemanas solían contratar por tres años a empleados jóvenes de esa nacionalidad, a quienes costeaban el viaje a Venezuela y les otorgaban facilidades para obtener vivienda. Si su trabajo resultaba satisfactorio, se aceptaba una permanencia de otros tres años en los que incluso podían llegar a tener participación en las utilidades. Posteriormente, muchos de esos dependientes, llegaban a ser socios de las firmas. Un rasgo resaltante de la colonia de alemanes fue su arraigo en Venezuela, ya que numerosos comerciantes contrajeron matrimonio con damas venezolanas y radicaron sus familias en distintos puntos de la «región marabina», e incluso en otros lugares del país.

La primera etapa del reinado petrolero

Desde 1895, las exportaciones venezolanas se vieron afectadas por una drástica caída de las cotizaciones del café, a consecuencia de la sobreproducción de este fruto en Brasil (De Lima, 2002: 101-113). Este descenso de los precios tuvo repercusiones económicas y también políticas, que se evidenciaron en la rebelión encabezada por Cipriano Castro y un grupo de tachirenses, que llegó triunfante a Caracas en octubre de 1899 en medio de una crisis fiscal de grandes proporciones a causa de la disminución de los ingresos y las crecientes erogaciones por las guerras civiles.

En los albores del siglo XX, la situación económica continuaba siendo inquietante debido al déficit fiscal y a la persistente baja de las exportaciones. La respuesta del nuevo gobierno presidido por Cipriano Castro no fue la más apropiada, ya que decretó la aplicación de nuevos tributos y contribuciones forzosas que generaron enfrentamientos con el sector mercantil y bancario. Asimismo, surgieron diversos conflictos con compañías extranjeras, tales como el «Ferrocarril Alemán», «New York and Bermúdez Company», «Cable Francés» y «Orinoco Steamship», a las que se acusó de colaborar con un movimiento insurgente conocido como la «Revolución Libertadora», y se les impuso el desembolso de cuantiosas sumas de dinero para compensar los perjuicios ocasionados por sus acciones. Después de complicadas querellas, las mencionadas compañías debieron afrontar el pago de montos millonarios como indemnización, sentencia que luego quedó

sin efecto tras el derrocamiento de Cipriano Castro en 1908.

A partir de los primeros años del prolongado período de dominación de Juan Vicente Gómez (1908-1935), se dictaron disposiciones para asegurar la apertura a las inversiones extranjeras y de atención rigurosa a los compromisos financieros contraídos por la República. En la medida en que el régimen garantizaba orden y estabilidad, aumentó la confianza de parte de los capitalistas y los negocios se vieron beneficiados mientras se iban recuperando las exportaciones de materias primas en un ambiente de relaciones armónicas con las naciones extranjeras.

Desde finales del siglo XIX, Maracaibo concentraba un alto porcentaje de las exportaciones, predominio que se mantuvo hacia 1909-1910, cuando por ese puerto transitó el 48% de las exportaciones de café del país. Por entonces, aún sin la incidencia del petróleo, en la capital zuliana estaban operando varias entidades financieras: el «Banco de Maracaibo» (1882) y el «Banco Comercial de Maracaibo», creado en 1916, además de agencias del «Mercantile Oversea Corporation» y del «Royal Bank of Canada».

Las exploraciones y la extracción de petróleo se iniciaron en la segunda década del siglo XX bajo el amparo del gobierno gomecista. Le correspondió una vez más ejercer el protagonismo económico a Maracaibo dado que los principales yacimientos estaban localizados en el estado Zulia. El puerto adquirió un destacado papel en cuanto al ingreso de equipos y herramientas destinadas a la minería, y de personal especializado en geología y aspectos técnicos de las perforaciones. El primer pozo de producción comercial fue instalado en 1914 por el consorcio angloholandés «Caribbean Petroleum» en la zona sur del lago. No fue sino a partir de 1917 que el petróleo comenzó a figurar en las estadísticas de exportación, aunque en cantidades reducidas.

La explotación de hidrocarburos en Venezuela contó además con el ingreso de algunas firmas norteamericanas que decidieron abandonar sus negocios en México a causa de la inestabilidad política y jurídica que reinaba en aquel país. En cambio, gracias al régimen gomecista tales compañías gozaban de múltiples privilegios en Venezuela y de una Ley de Hidrocarburos que, desde 1922, era muy benevolente para sus intereses, a lo que se sumaba la ventaja de la cercanía al mercado norteamericano.

Gran revuelo internacional motivó el reventón del pozo Los Barrosos no. 2 en diciembre de 1922, al mostrar la inmensa riqueza petrolífera del Zulia. En esa ocasión, el pozo estuvo arrojando a la superficie un promedio de 100.000 barriles diarios de petróleo, hasta que sus propias arenas subterráneas taponaron el orificio que se había abierto (McBeth, 2016: 202). Las solicitudes de concesiones se multiplicaron con rapidez por parte de las compañías angloholandesas en un primer momento y norteamericanas con posterioridad (Tinker, 2016: 88-91). Entre 1922 y 1924, la producción de petróleo se cuadruplicó, continuando su trayectoria ascendente en los años sucesivos. Un cambio radical se evidenció en 1926 cuando el petróleo alcanzó la primera posición en el comercio exterior, pasando el café a situarse en un rango secundario. Este crecimiento se detuvo en los años de la depresión, para luego iniciar una marcada recuperación a partir de 1934.

En relación con las exportaciones de café se manifestaron fluctuaciones derivadas de las coyunturas críticas del mercado mundial. La Primera Guerra Mundial había provocado la paralización del tráfico con Europa, a lo que se añadieron las «listas negras» aplicadas contra los intereses germanos. En el caso de «Breuer, Möller & Cía.», puede apreciarse claramente su declinación, si consideramos que en 1916 sus exportaciones de café montaron a 7.274.400 kilogramos, descendiendo a 1.788.120 en 1919, a pesar de que en este último año se había producido un gran incremento de las ventas de ese fruto tras la conclusión de la guerra. Las ventas de café a cargo de «Van Dissel, Rode & Cía.» bajaron de 3.424.680 a 879.900 kilogramos en esos mismos años (*Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas* (BCCC): 11, 1920). En cambio, las firmas de origen italiano, «Oliva, Riboli & Cía.» y «Fossi & Cía.» pasaron a ocupar los primeros lugares durante los años de la conflagración.

Si analizamos las estadísticas desde principios de siglo, podemos apreciar que las exportaciones de café por Maracaibo crecieron en 74% entre 1902-1903 y 1912-1913 (BCCC: 11, 1920). A raíz de la contienda mundial, las colocaciones de ese producto en el mismo puerto cayeron en 41% entre 1913-1914 y 1917-1918. Las exportaciones se fueron restableciendo en la siguiente década, aunque con cierta inestabilidad a causa de las oscilaciones de la demanda mundial. Por otra parte, mientras se intensificaban las operaciones de las compañías petroleras, la agricultura de los Andes empezó a estancarse por la escasez de mano de obra, debido a que los campesinos preferían dirigirse al Zulia

o hacia los grandes centros urbanos, con la aspiración de lograr remuneraciones más elevadas (McBeth, 2016: 236-242).

Transformaciones de Maracaibo en los tiempos del reinado petrolero

Las labores de la industria petrolera introdujeron una agitación inusual en la vida económica y social de Maracaibo y del Zulia, ya que las compañías concesionarias realizaban sinnúmero de actividades para dar inicio a las exploraciones y seguir luego con los procedimientos de extracción. Desde los Estados Unidos se traía multiplicidad de maquinarias y suministros que eran transportados hasta Curazao, para trasladarlos luego en embarcaciones de menor dimensión en condiciones de atravesar sin dificultades la Barra de Maracaibo⁹. Tinker Salas (2016: 77-82) señala que la empresa «Caribbean» hizo construir un ferrocarril y un oleoducto desde uno de los yacimientos hasta San Lorenzo de Agua, pequeño puerto que se enlazaba con Maracaibo.

En aquel tiempo se constituyeron en Maracaibo numerosas empresas, tanto manufactureras como de servicios, alentadas por la creciente demanda local. Por ejemplo, el aumento del consumo motivó que la «Cervecería de Maracaibo» ensanchara su planta de producción, a la que se agregó una fábrica de hielo, todo ello financiado con recursos monetarios propios. También se hallaba la «Cervecería del Zulia» que más tarde se fusionó con la «Cervecería de Maracaibo»¹⁰. «The Maracaibo Electric Light» era una compañía que prestaba servicios tanto de alumbrado público como para particulares. Paralelamente, algunas petroleras instalaron sus propias plantas eléctricas en los espacios ocupados por oficinas y residencias de sus empleados. Otra destacada compañía anónima fue «Tranvías de Maracaibo» que cubría los servicios de transporte urbano en la ciudad desde el siglo XIX.

De acuerdo a los testimonios de la época, el dinamismo de la región era sorprendente y tuvo un indudable impacto en materia social y ambiental. Era constante el tránsito de técnicos y trabajadores. Después de talar la selva virgen, se construían nuevos

9 Se conoce como Barra de Maracaibo al canal que conecta el Golfo de Venezuela con el lago de Maracaibo. El problema de este paso reside en la acumulación de arenas que dificultan la navegación.

10 La «Cervecería de Maracaibo» y la «Cervecería del Zulia» se fusionaron en marzo de 1929 constituyendo la firma «Cervecerías Unidas Zulia y Maracaibo» con un capital de 13 millones de bolívares.

caminos y se levantaban poblados que de la noche a la mañana emergían para albergar a los recién llegados¹¹ (BCCC, 01.1926). Las operaciones comenzaban con el arribo de los geólogos y una cuadrilla de peones. Una vez montadas las tiendas de campaña, se ejecutaban los estudios de suelo y luego proseguían las tareas de agrimensores e ingenieros. El momento culminante se alcanzaba con la instalación del taladro y el inicio de las perforaciones. Toda esta dinámica implicaba además el emplazamiento de campamentos para alojar un nutrido grupo de profesionales, técnicos y obreros. Estos pasos se repetían en todos los nuevos yacimientos.

El puerto de Maracaibo estaba abarrotado con la llegada de barcos que traían vehículos, equipos y materiales para la nueva industria. El número de pobladores en Maracaibo se incrementaba día a día, con lo que era indispensable contar con una oferta mayor en alojamiento, transporte y servicios básicos, todo lo cual generaba una tendencia alcista en los precios de la vivienda y alimentación. La compañía «Caribbean» emprendió la construcción de un conjunto de 50 casas de habitación en Bella Vista para su personal gerencial y profesional, urbanización que disponía de canchas de tenis, sitios de recreación, mientras se proyectaba abrir un gran hotel en la cercanía. A ello debemos sumar edificios de oficinas, talleres y depósitos. Por su parte, la «Lago Petroleum Corp.» concluyó la construcción de un hospital en la ciudad. En Bella Vista, lugar predilecto para los extranjeros, la «Venezuela Gulf Oil Comp.» compró un amplio terreno para ensanchar la capacidad de su terminal. La «Casa Boulton», tradicional firma mercantil, terminó sus dos grandes almacenes de cuatro pisos en un espacio cercano a la aduana (BCCC, 07.1927). Como se evidencia de estos comentarios, se vivía un agitado clima económico en el que las petroleras invertían grandes sumas, que rápidamente se veían recompensadas por las provechosas labores de extracción de crudo. A raíz de este ajeteo, la aduana debió abrir nuevas oficinas y almacenes, y contratar mayor número de empleados y trabajadores para la atención de los servicios portuarios.

Maracaibo recibía un gran volumen de importaciones, de las cuales una buena parte era descargada en su puerto para ser utilizada en las numerosas obras que se llevaban a cabo en la ciudad y sus alrededores. Los cargamentos que estaban destinados

11 Estos testimonios aparecen de manera reiterada en una columna titulada: «Información de Maracaibo», publicada en el *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, entre los años 1925 y 1927

a las zonas mineras solían ser trasbordados a barcos de menores dimensiones que luego navegaban hasta los muelles habilitados por las compañías, desde donde el crudo era transportado hacia el exterior (BCCC, 06.1928). La mayor parte de esas importaciones estaba constituida por equipos, herramientas y diversos materiales para los pozos petroleros, a lo que se sumaban suministros para el consumo del personal. Las importaciones recibidas en Maracaibo equivalían en 1929 al 50% del total nacional, mientras que en 1914, es decir, en el período pre-petrolero, representaban solamente el 21%. La Guaira perdió en aquellos años su papel preponderante como puerto importador, posición que había ostentado desde tiempos coloniales.

Con el aumento de población se hizo necesario ampliar la dotación de servicios, entre los que el suministro de agua potable era esencial. Con ese objetivo se promovió la construcción de un acueducto para acarrear agua desde un sitio distante a 102 kilómetros, en la sierra de Perijá. Esta obra implicó la contratación de 600 obreros y el levantamiento de 9 campamentos que servían como alojamiento, talleres y depósitos. Los requerimientos de una ciudad que estaba albergando a 110.000 habitantes eran múltiples: desde la pavimentación de las calles hasta la instalación de cloacas, al tiempo que nacían nuevas urbanizaciones, como El Milagro y Las Delicias (BCCC, 12.1926), y también se formaban barrios en los que residía la población de menores ingresos.

A mediados de los años veinte era imperativo introducir reformas en la infraestructura portuaria de Maracaibo. En 1927 empezaron los trabajos que incluían el dragado de la bahía y la modernización de los muelles y almacenes con la finalidad de permitir el arribo de navíos de mayor calado. Para ello se suscribió un contrato con la empresa norteamericana «Raymond Concrete Pile Company» para levantar nuevos muelles mediante el sistema de relleno en un área de 15 hectáreas, que se sumaron al espacio urbano, y que fue denominado popularmente como *La Ciega*. Para el atraque de grandes vapores se practicaron labores de dragado que alcanzaron una profundidad de 8,54 metros.

Entre los años 1928 y 1929, se incorporaron nuevas obras en la ciudad, como el Palacio Legislativo, la reconstrucción de la plaza Bolívar y la inauguración del aeropuerto, una vez que el tráfico aéreo se había ido generalizando. Debido al incendio del Mercado Público, que fue inaugurado en 1886, se dispuso la ejecución de un nuevo edificio que poseía estructuras metálicas, contaba con refrigeración y se adecuaba a las exigencias de

la época (Romero Luengo, 1983: 105-106).

El centro urbano que se había conformado en las últimas décadas del siglo XIX, con una fisonomía matizada por múltiples rasgos de modernidad, empezó a mudar su aspecto para dar lugar a una ciudad que crecía de forma vertiginosa y desordenada. En medio de ese abigarrado mundo que se desarrollaba en torno a las actividades mineras, surgieron negocios de todo tipo, pensiones, bares, casas de juego y prostíbulos en la periferia, la cual se extendía de manera desorganizada y sin reglamentaciones (Romero Luengo, 1983: 54-55). Este progresivo deterioro de las condiciones sociales era el resultado del ingreso de miles de trabajadores en un ámbito urbano que no estaba preparado para brindar alojamiento y servicios para esos nutridos contingentes.

Por otra parte, la insalubridad que reinaba en las zonas de los campamentos favorecía la proliferación del paludismo y otras enfermedades endémicas que afectaban a los obreros, sometidos además al pago de bajas remuneraciones. Esta situación dio lugar a la organización de agrupaciones sindicales que mostrarán su fuerza con las protestas de 1925 y la gran huelga de 1936 en demanda de mejoras laborales.

La comunicación de los espacios andinos con el exterior solamente fue posible desde el período colonial a través del lago de Maracaibo. Hasta las dos primeras décadas del siglo XX, pocas eran las carreteras existentes y la mayor parte de los caminos que conducían hacia el centro de la República eran intransitables, situación que mejoró durante el gobierno de Juan Vicente Gómez. En 1925 quedó concluida la Carretera Transandina que unía Caracas y San Cristóbal con una longitud de 1.529 kilómetros. De este modo, fue posible la conexión directa de los Andes con la capital de la República en una época en que además estaba tomando cada vez mayor impulso el transporte automotor. Este gran avance coincidió precisamente con el auge petrolero y el estancamiento de las exportaciones de café, marcando el ocaso del tradicional circuito agroexportador marabino.

En materia de recreación, del tradicional «Club de Comercio», cuyo origen se remonta al año 1891, se pasó a la fundación del «Golf y Country Club» en 1925. Estos dos núcleos sociales se configuraron en los símbolos de dos etapas históricas: el «Club de Comercio» correspondía a los tiempos del auge cafetalero y al protagonismo de las élites criollas y alemanas. En cambio, el «Golf y Country Club» pertenecía a la época del reinado petrolero y era la expresión de la emergencia de un nuevo círculo social integrado por

ingleses y norteamericanos, en calidad de gerentes y técnicos de las concesionarias del petróleo.

Muchos de estos recién llegados se asociaron al «Club de Comercio», en cuyas juntas directivas los venezolanos y los alemanes hasta mediados de los años veinte se habían alternado para ejercer la presidencia. Sin embargo, tras la inauguración del «Golf y Country Club» surgió fuerte resistencia a aceptar la entrada de los alemanes a este centro de recreación, quienes optaron por retirar sus solicitudes de ingreso. La cuestión se complicó al exacerbarse los nacionalismos con la formación de dos listas de candidatos en el «Club de Comercio», en las que por primera vez se presentaron separadamente alemanes y venezolanos, resultando triunfantes estos últimos. Este acontecimiento fue motivo de regocijo para el cónsul norteamericano quien informó al Secretario de Estado que «la influencia alemana en Maracaibo» estaba decayendo. Junto a estas disputas por el control de los clubes, se acrecentó la competencia de las empresas petroleras que pugnaban por incorporar a sus nóminas a los empleados de las firmas de comercio alemanas (Espinola, 1991: 126-128).

En lo relativo a las condiciones ambientales, las otrora tranquilas y límpidas aguas del lago se convirtieron en el lapso de unos años en escenario de un constante tránsito de barcos y los consiguientes derrames de crudo, generando altos niveles de contaminación en la flora y fauna de la región. También se alteró la fisonomía de los espacios rurales que ahora lucían salpicados por campamentos improvisados y multitud de torres que emergían en los campos petroleros, sitios en los que se producían constantes incendios que también pasaron a formar parte del nuevo paisaje zuliano (Puerta, 2010).

Crisis económica, agricultura y petróleo

Algunos síntomas económicos preocupantes afloraron a finales del año 1926, debido a la baja de las exportaciones agrícolas, situación que se complicó con las noticias negativas procedentes de la industria petrolera, lo que ocasionó desempleo e incertidumbre en la sociedad local. En aquel año, las compañías localizadas en el Zulia se vieron obligadas a despedir personal obrero y técnico como consecuencia de la baja del precio del petróleo de \$2,25 a \$1,75 el barril. Este evento ocurrió porque durante los años an-

teriores se había emprendido la explotación de nuevos campos en California, Texas y Oklahoma, lo que provocó una subida excesiva de la oferta con la consiguiente caída de las cotizaciones. Esta situación afectó las inversiones en Venezuela, tomando en cuenta las limitaciones en cuanto a almacenaje y transporte del crudo. Tal como lo describe Juan París, este primer «slump» de la industria petrolera en el país fue superado al año siguiente para beneplácito de los distintos sectores involucrados en la explotación de hidrocarburos, la construcción, el transporte y el comercio, cuya vitalidad dependía de la continua expansión de la extracción de crudo (BCCC, 06,1927).

A pesar de esta breve crisis, el auge petrolero fue de tal magnitud que en 1927, Venezuela ya se había convertido en el tercer país productor de petróleo del mundo. El primer puesto estaba ocupado por los Estados Unidos y el segundo por Rusia. Cuando se disiparon los efectos del mencionado «slump», comenzaron las labores de exploración en las riberas occidentales del lago. En 1928, el consorcio «Standard Oil» se incorporó a las operaciones de extracción en el Zulia y también en el estado Falcón, hecho que marcó un momento decisivo en la evolución de la explotación de hidrocarburos (BCCC, 06, 1927).

Tras el estallido de la crisis de 1929, a la declinación de las exportaciones agrícolas, como consecuencia de la caída de la demanda mundial, se agregó en 1931 la reducción de la oferta de giros por parte de las compañías petroleras, debido a la baja de las exportaciones de crudo y al descenso de los gastos generales de dichas empresas, problema que desencadenó trastornos en la economía, específicamente en el campo monetario. Sin embargo, la caída de la actividad minero-extractiva fue leve, alcanzando un 13% entre 1929 y 1933, mientras que las exportaciones de café descendieron en 47% en el mismo lapso. En este contexto, la dinámica de la agricultura cafetalera, que había sido la base de la riqueza de los estados andinos desde finales del siglo XIX, estaba sufriendo un pronunciado deterioro. No se trataba de oscilaciones coyunturales sino de una fragilidad que estaba asociada a la persistencia en el empleo de métodos de cultivo tradicionales y de baja productividad, que generaban escasa competitividad en el mercado internacional del café. A ello se agregaban los altos costos del transporte que, a pesar de todos los progresos alcanzados, seguían siendo muy elevados tomando en cuenta la distancia entre los centros productores y el puerto de exportación.

Desde el inicio de la explotación petrolera, distintos círculos económicos clamaban por la canalización de la Barra de Maracaibo, ya que la misma impedía el tráfico de grandes tanqueros debido a la acumulación de arenas en el fondo del lago. Después de varios proyectos y múltiples solicitudes, en 1938 se llevaron a cabo los trabajos de canalización para permitir por fin el paso de los tanqueros, hasta la fecha obligados a estacionarse en Curazao y Aruba para aguardar la llegada de embarcaciones más pequeñas que transportaban petróleo desde las costas del lago.

En la medida en que se debilitaban las exportaciones de café, en buena parte a causa del éxodo de la población campesina hacia las áreas urbanas y zonas petroleras, fue languideciendo el otrora próspero circuito agroexportador que había transformado a Maracaibo en el puerto de mayor peso en el conjunto del comercio exterior, además de ser el centro hegemónico de una inmensa región que se caracterizaba por su pujanza y desarrollo. Entre tanto, se robustecía cada vez más la explotación petrolera que había pasado a ser la fuente fundamental de las rentas percibidas por el Estado venezolano.

Conclusiones

El auge de Maracaibo se materializó a mediados del siglo XIX, al confluir dos factores fundamentales: por un lado, la disposición en la región andina de grandes extensiones de tierras adecuadas para el cultivo del café y, por otro, la posibilidad de transportar esa producción mediante la navegación lacustre y fluvial hacia Maracaibo. Esta localización estratégica fue utilizada por los negociantes alemanes para irradiar sus nexos comerciales en la «región marabina».

En este contexto, el café se convirtió en el eje articulador de la economía regional. En su entorno se movilizaban el comercio, el crédito, los préstamos y, en general, las inversiones de capital y todas las labores relacionadas con el movimiento portuario y de exportación, proceso que favoreció en su conjunto la formación de un mercado interno y la integración espacial. Evidentes signos de modernización se podían apreciar en Maracaibo, tanto en lo económico, como en lo social y cultural, así como también en las zonas con las que se establecieron vínculos comerciales, siendo el caso más resaltante el estado Táchira. Con la expansión del comercio y la agricultura se crearon nuevas oportunidades

de empleo que contribuyeron al crecimiento urbano y al fomento de obras públicas, al tiempo que el progreso abarcaba también a los medios de transporte: ferrocarriles y navegación lacustre y fluvial, obras que eran llevadas a cabo con capitales aportados por las casas de comercio.

De mayor gravitación fueron los cambios que se operaron en Maracaibo en el marco de la expansión de la industria petrolera que, por otra parte, implicó un giro radical en la marcha de la economía venezolana, la cual pasó a depender cada vez más de los beneficios provenientes de la renta petrolera.

Ya no se trató de un proceso sustentado en el desarrollo endógeno de las fuerzas productivas, como ocurrió con el cultivo y comercialización del café. Nos atrevemos a afirmar que en este último caso se estaba registrando un crecimiento económico «desde adentro», naturalmente con el aliciente de la demanda internacional, y cuyo producto, después de ser sometido a procedimientos de descerezado y lavado tras la recolección, era colocado en el mercado internacional. En cambio, durante el período petrolero se estaba exportando un hidrocarburo extraído del subsuelo, un recurso no renovable, que sin ningún tipo de procesamiento era enviado al exterior.

Por otra parte, la agroexportación atrajo pequeños y medianos capitales, tanto del comercio como de la agricultura, para promover el cultivo del café y su colocación en el exterior, cuyos beneficios fueron luego reinvertidos en la mejora de la infraestructura, del ambiente urbano y de los transportes. En contraste, el petróleo estaba dominado por grandes corporaciones internacionales, a cuyo dictado obedecían las medidas adoptadas por las compañías subsidiarias, cuyos dividendos se dirigían hacia el exterior en una muy alta proporción, dado que eran exiguos los pagos a que estaban obligadas las concesionarias por concepto de impuestos y regalías. No obstante, es menester reconocer que se manifestó un crecimiento notable en términos cuantitativos a través de los desembolsos de estas empresas para cubrir las exigencias de sus operaciones y funcionamiento en Venezuela.

Si bien el ingreso de trabajadores era muy numeroso, en su mayor parte eran pobladores que estaban de paso. La marginalización de algunos sectores de la sociedad maracaibera era consecuencia precisamente de esos repentinos e inesperados incrementos poblacionales que daban lugar a precarias condiciones de vivienda y al limitado acceso

a los servicios básicos.

Mientras que buena parte de la élite comercial que disfrutó de los beneficios de la exportación de café llegó a insertarse en la sociedad venezolana, los grupos gerenciales y técnicos del ámbito petrolero permanecían en el país por breve tiempo y luego se marchaban a otros sitios donde eran requeridos por la respectiva corporación.

Contraste más profundo aún con respecto a las décadas pre-petroleras se puede hallar en el aspecto ambiental, debido al irreversible deterioro de la flora y de la fauna por la acción de las operaciones mineras. Además de los problemas derivados de la contaminación, el agotamiento de un pozo implicaba su abandono con las consiguientes repercusiones negativas en la sociedad circundante.

Correspondió a Maracaibo ostentar el papel predominante en esta primera etapa de la explotación petrolera, que más tarde habría de expandirse hacia otras regiones del país. Se estaba viviendo así el tránsito del modelo agroexportador hacia una economía asentada en la extracción petrolera, que se convertiría en breve en la base del devenir económico venezolano. El rol protagónico fue ejercido por Maracaibo en ambos momentos históricos, aun cuando fue muy diferente su influencia en los espacios regionales en ambas circunstancias.

Fuentes

Ardao, Alicia (2002): *El café y las ciudades en los Andes venezolanos (1870-1930)*, Biblioteca de autores y temas tachirenses, Caracas.

Banko, Catalina (1990): *El capital comercial en La Guaira y Caracas 1821-1848*, Academia Nacional de la Historia, Caracas.

Böcker Zavaro, Rafael (2005): «Desarrollo económico local», *Economía*, UNMDP, 22: 7-24.

Cardozo Galué, Germán (1991): *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860*, Universidad del Zulia, Maracaibo.

Cartay, Rafael (1988): *Historia económica de Venezuela 1830-1900*, Vadell Hnos. Editores, Caracas.

Christen, Walther (1935): *Die Hamburger Kaffee-Einzelhandel und seine besondere Gestaltung unter dem Einfluss des Standortes am Importplatz*, Friedrich Priess Buchdruckerei, Hamburg.

Cunill Grau, Pedro (1987): *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*, Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas, 3 tomos.

De Lima, Blanca (2002): *Coro: Fin de diáspora. Isaac A. Senior e Hijo: redes comerciales y circuito exportador (1884-1930)*, Universidad Central de Venezuela, Caracas.

Elschnig, Dieter y Krispin, Karl (Editores) (1994): *Colegio Humboldt cien años de Historia*, Oscar Todtmann Editores, Caracas.

Espinola, Ebelio (1991): *Las actividades de Gustavo Zingg 1899-1946*, Tesis de Maestría, Universidad Santa María, Caracas.

Espinola, Ebelio (1998): «Los comerciantes alemanes en Venezuela en el contexto de la Segunda Guerra Mundial», en: C. Banko y D. Melcher, *Años de redefinición en América Latina: los años cuarenta*, Universidad Central de Venezuela, Caracas: 165-182.

Floto, Jobst-H. (1991): *Die Beziehung Deutschlands zu Venezuela 1933 bis 1958*, Peter Lang Verlag, Frankfurt am Main.

Gerstl, Otto (1977): *Memorias e Historias*, Ediciones de la Fundación John Boulton, Caracas.

González Deluca, María Elena (1991): *Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco*, Universidad Central de Venezuela, Caracas.

Guerrero Matheus, Fernando (1970): *En la ciudad y el tiempo*, Tipografía Excelsior, Maracaibo.

McBeth, Brian (2016): «El impacto económico, político y social de las compañías petroleras en el Zulia 1922-1935», en: T. Straka (comp.), *La nación petrolera 1914-2014*, Universidad Metropolitana y Academia Nacional de la Historia, Caracas: 197-300.

Mejía Cubillos, Javier (2014): «El auge económico antioqueño del siglo XIX desde un enfoque

de desarrollo económico local», *Ensayos de Economía*, 45: 11.34.

Ministerio de Fomento (1880-1935): *Memorias*, Caracas.

Pérez Vila, Manuel et al. (1976): *Política y Economía en Venezuela 1810-1976*, Ediciones de la Fundación John Boulton, Caracas.

Puerta Bautista, Lorena (2010): *Los paisajes petroleros del Zulia en la mirada alemana (1920-1940)*, Archivo General de la Nación, Caracas.

Tinker, Miguel (2016): *Una herencia que perdura. Petróleo, cultura y sociedad en Venezuela*, Editorial Galac, Caracas.

Urdaneta Quintero, Arlene (1992): *El Zulia en el Septenio de Guzmán Blanco*, Universidad del Zulia, Maracaibo.

Vázquez Barquero, Antonio (2007): «Desarrollo endógeno. Teoría y política de desarrollo territorial», *Investigaciones Regionales*, 11: 183-210.

Velásquez, Ramón J. (1993): *Los alemanes en el Táchira (siglos XIX y XX)*, Biblioteca de autores y temas tachirenses, Caracas.

Veloz Goiticoa, Nicolás (1924): *Venezuela 1924*, Litografía y Tipografía del Comercio, Caracas.

Von Jess, Kurt (1987): *El elemento alemán en Maracaibo 1818-1939*, Librería Cultural, Maracaibo.

Walter, Rolf (1991): *Los alemanes en Venezuela y sus descendientes*, Asociación Cultural Humboldt, Caracas.