
NILDA BERMÚDEZ BRÍÑEZ

Licenciada en Comunicación Social, magíster en Historia de Venezuela y doctora en Ciencias Humanas. Profesora titular de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia (LUZ). Investigadora responsable del programa Los Medios Visuales y Audiovisuales en la Construcción y Difusión del Conocimiento Histórico en Venezuela, América y el Caribe (siglos XIX-XX). Autora del libro *Vivir en Maracaibo en el siglo XIX*, y coautora de *El lago de Maracaibo en la historia nacional* y *La mujer en la historia del Zulia*. Artículos recientes publicados en revistas arbitradas: “Las fiestas centenarias de Bolívar y Urdaneta (1833-1888)”, *Tzintzun*, 2008, México; “La fuente oral en la reconstrucción de la memoria histórica”, *Revista de Ciencias Sociales*, 2009, Venezuela, y “Las fiestas patrias en la construcción del imaginario nacional en Venezuela”, *Historia Caribe*, 2009, Colombia. Correo electrónico: <nildajbb@yahoo.com>.

MARISOL RODRÍGUEZ ARRIETA

Profesora titular de la Universidad del Zulia, especialista en el estudio de la negritud, las comunidades esclavas y sus descendientes en la conformación del Estado y nación venezolanos, como también en el proceso de la industrialización del petróleo y de la caña de azúcar y de su impacto en los espacios situados al sur del lago de Maracaibo. Es licenciada en Educación, magíster en Historia, y doctora en Ciencias Humanas desde 2006 por la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad del Zulia. Autora de artículos publicados en libros y revistas; entre los textos más recientes se destaca *Cuando llovió azúcar en Bobures... La industria azucarera zuliana génesis del empresariado venezolano (1890-1940)*, Zulia, Ediciones del Vice Rectorado Académico de la Universidad del Zulia, 2008.

Resumen

El artículo aborda el proceso histórico del circuito agroexportador marabino en el occidente de Venezuela, y su fortalecimiento durante las primeras décadas del siglo XX generado por la incorporación de la explotación petrolera que dinamizó el comercio de la región, debilitado en la última etapa de la década de 1890. Durante esta coyuntura, la nueva actividad minera actuó como elemento dinamizador del centro mercantil lacustre debido al incremento de los negocios de criollos y extranjeros que lograron reactivar el comercio de importación de bienes y servicios al acentuarse la demanda local. El método histórico permitió la identificación de los factores que intervinieron en la reactivación económica y la explicación del proceso de reacomodo que se dio en el circuito, a través de la información que aportaron las diversas fuentes analizadas.

Palabras clave: Circuito agroexportador, industria petrolera, Zulía, Venezuela, siglos XIX-XX.

Abstract

The article pretends to approach the historical process of the Maracaibo's agricultural exporting circuit during the first decades of XX century and its strengthening generated by the incorporation of the petroleum exploitation that stirred the Zulía's trade debilitated in the last stage of the nineties. During this conjuncture, the new mining activity acted as a revitalizing and of integration element of the lacustrine mercantile center due to the increase of the business of creoles and foreigners who managed to reactivate the trade of import on having invested the capitals in goods and services with local, regional and international demand. In the investigation it was used the historical method that allowed the identification of the factors that intervened in the process of rearrangement that was given in the circuit across the information that the diverse analyzed sources contributed.

Key words: Agricultural exporting circuit, petroleum industry, Zulía, XIX-XX centuries.

Fecha de recepción: mayo de 2010

Fecha de aceptación: julio de 2010

DINÁMICA DE LA ECONOMÍA AGROEXPORTADORA DE ZULIA CON LA EXPLOTACIÓN PETROLERA EN VENEZUELA (1914-1935)

Nilda Bermúdez Briñez y Marisol Rodríguez Arrieta

INTRODUCCIÓN

Para finales del siglo XIX, en el actual estado de Zulia, al occidente de Venezuela, existió un sector mercantil y comercial que fundamentó la economía en la exportación de productos agrícolas y pecuarios, e importación de bienes manufacturados controlados a través de la ciudad puerto de Maracaibo que fungió como eje receptor y distribuidor de mercancías que circulaban desde esa localidad hacia las distintas jurisdicciones que integraban el espacio zuliano, el área andina venezolana y el norte de Santander en Colombia, conformando el circuito agroexportador marabino. Este circuito se fraguó en la larga duración del proceso histórico regional, dinámico y plural, con negocios comerciales basados en vínculos, sociabilidades y contactos entre colectivos sociales nativos y extranjeros que fueron menguando, entre otros factores, por el descenso en la circulación de productos que requería la inversión de capitales en nuevas tecnologías y maquinarias para la modernización de los escenarios productivos agropecuarios. El proceso de industrialización de los derivados de la caña de azúcar en Zulia comenzó antes que la industria petrolera, constituyéndose en la única actividad productiva con demanda nacional e internacional, cuyos capitales privados zulianos y extranjeros (Estados Unidos y Cuba) se asociaron en compañías azucareras para fortalecer y expandir el circuito agroexportador, aumentando la circulación de mercancías por el puerto de Maracaibo y los recursos económicos que beneficiaron a la región.¹

¹ Véase Rodríguez, *Cuando*, 2008.

Durante las primeras décadas del siglo xx, las empresas petroleras iniciaron el proceso de industrialización en Zulia y trastocaron la cotidianidad económica en unos espacios, mientras otros permanecieron dependiendo del comercio tradicional realizado por el lago de Maracaibo. Ambas etapas coexistieron con distintos ritmos comerciales contribuyendo a la integración de novedosas formas de articular las demandas de rubros provenientes de la explotación petrolera con la agrícola y ganadera.

Esta dialéctica situación nutrió el quehacer comercial al contar con fuertes lazos políticos, sociales y culturales de actores locales que propiciaron y afianzaron, durante la construcción del circuito agroexportador, las redes de intercambio para asegurar la supervivencia y progreso del espacio. La dinámica económica petrolera de las primeras décadas del siglo xx en lugar de desarticular la histórica región marabina, propició la vinculación de las transacciones financieras de criollos y foráneos incidiendo en el progreso de la entidad zuliana. En el periodo estudiado, la actividad petrolera actuó como un elemento dinamizador al incrementar el comercio de importación como consecuencia de la mayor demanda de bienes y servicios.

El artículo pretende abordar el proceso histórico del circuito agroexportador marabino durante las primeras décadas del siglo xx y su fortalecimiento generado por la incorporación de la explotación petrolera que dinamizó el comercio regional debilitado en la última etapa de la década de 1890. Para comprender la dinámica histórica de este espacio es necesario revisar la conformación de la red humana y el flujo de mercancías y productos que le dio origen, y cómo se consolidó durante el intercambio comercial-mercantil que alcanzó su máximo avance en el siglo xix.

FORMACIÓN DEL CIRCUITO AGROEXPORTADOR MARABINO

La cuenca del lago de Maracaibo con 121 422 kilómetros cuadrados, comprende el estado de Zulia, una parte de las jurisdicciones de Trujillo, Mérida, Táchira, Lara y Falcón, en Venezuela, y otra extendida al norte de Santander, en Colombia. A este sistema hídrico pertenece la superficie lacustre, cuya forma se asemeja a un saco que se va estrechando en dirección norte hasta su conexión con el golfo y el mar Caribe, con una extensión de 12 870 km² y una profundidad media de 25 metros. En el lago desembocan 135 ríos, cuyas cabeceras están en las serranías andinas venezolanas y colombianas. La hoya hidrográfica es la masa de agua parcialmente abierta más grande de este tipo en América del Sur, siendo una de las zonas

petroleras y gasíferas más ricas del mundo, la cual dispone de reservorios estratégicos de agua dulce y biodiversidad.²

Ese espacio debe ser entendido como una región geohistórica con una peculiar situación estratégica que surgió de la dinámica social desarrollada en un periodo de larga duración. La categoría de región geohistórica incorpora “a los procesos que señalan el uso de una misma área o territorio geográfico por parte de grupos territoriales históricamente diferenciados, permitiendo la aprehensión, el conocimiento y explicación de las raíces históricas contemporáneas”.³ En esta superficie las antiguas sociedades aborígenes de la región occidental del país establecieron una red social de intercambio con poblaciones que se desplazaban del noreste de Colombia y del área andina de Venezuela. Las comunidades indígenas instaladas en las orillas lacustres alcanzaron el dominio de las técnicas que les permitieron pasar de la caza, pesca y recolección a formas más estables de producción como la vegecultura. Los grupos humanos autóctonos implantaron múltiples modos de vida y de trabajo sustentados en la utilización de los ríos afluentes y las aguas del lago para trasladar los productos, realizar intercambios y desplazamientos. Según los arqueólogos Iraida Vargas y Mario Sanoja,

[h]istóricamente, la región que nos ocupa fue testigo de interesantes y complejos procesos que abarcan desde la aparición de las formas sociales más antiguas, pertenecientes a la formación de cazadores-recolectores, hasta formas sociales igualitarias y jerárquicas de la formación social tribal. Constituye una región histórica donde la actividad humana fue muy intensa, cubriendo toda la gama de los procesos históricos que caracterizaron, en tiempos antiguos, a las tierras bajas de Suramérica.⁴

El conocimiento y el dominio de los nativos sobre el territorio hicieron posible el surgimiento del sentido de pertenencia e identidad, que los condujo a crear fuertes lazos de defensa y resguardo de la región en el proceso de conquista y colonización hispánica, contexto descrito en las crónicas de los dominadores. En la milenaria ocupación indígena, el lago se transformó en el elemento unificador de los grupos humanos originarios que se nutrieron de sus recursos naturales.

Para finales del siglo XV, cuando se produce la llegada de los europeos, los indígenas localizados en la región lacustre habían constituido un circuito de movilización y canje comercial montado sobre una red de caminos

² Nava y Bautista, “Lago”, 2003, p. 282.

³ Vargas y Sanoja, *Orígenes*, 1999, p. 13.

⁴ Vargas y Sanoja, “Formaciones”, 2003, p. 174.

y ríos que confluían en el lago. Este tráfico lo registró Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, a quien se le considera el primer cronista del nuevo mundo. También Ambrosio Alfínger, en 1531, relató el recorrido por la “laguna de Maracaibo” significando que

en toda esta laguna a la redonda del estrecho della adentro, están muchas poblaciones de pueblos pequeños y medianos de indios, que llaman onotos y guiriguiris, los quales viven dentro del agua sobre barbacoas é buhíos de madera altos, que debaxo dellos andan y passan canoas. Viven de pesquerias, é van é vienen a la ribera desta laguna é rescatan é venden aquel pescado que matan, por mahiz é por otras cosas, con otras generaciones de indios caquitos é bubures.⁵

La crónica da cuenta de la dinámica espacial que desarrollaron las comunidades de la región basadas en las “relaciones de intercambio y redes de complementariedad enlazados a los cacicazgos chibchas, timoto-cuicas y caquetíos del noreste de la cuenca lacustre, incluso con las poblaciones aborígenes del actual norte colombiano”.⁶ Por tal razón, se puede afirmar que los distintos colectivos sociales hispanos, ubicados en la cuenca del lago de Maracaibo, estaban sujetos a una realidad histórica preexistente orientada a la utilización de las tradicionales rutas lacustres, fluviales y terrestres creadas por las comunidades indígenas.

Con la llegada de los europeos y africanos se enriqueció la unidad geográfica del lago; la vinculación de estos dos grupos étnicos con los aborígenes dominadores del espacio acrecentó la diversidad cultural que hoy prima en los latinoamericanos y caribeños que los diferencia en un mundo controversial, cuyas potencias pretenden imponer la homogeneidad. Con el asentamiento de los nuevos actores sociales se fueron tejiendo e imponiendo progresivamente redes de comunicación terrestres y fluvio-lacustres articuladas a partir de las primigenias rutas indígenas. El cruce humano, la necesidad de aprovechar los suelos económicamente y la concreción de nuevas formas de vida transformaron la cotidianidad del lago y su cuenca, con usos comerciales que facilitaron el flujo mercantil y la expansión capitalista, consecuencia de la política absolutista que impuso la producción de géneros de acuerdo con los intereses de cada región ultramarina.

El proceso definido desde el siglo XVI propició el surgimiento de la región histórica marabina estructurada sobre la antigua región geohistórica indígena caracterizada por una compleja e intensa actividad económica, cuya base era la exportación de productos agrícolas y pecuarios e importa-

⁵ *El Zulia*, t. 1, núm. 10, 1889, 1980, p. 84.

⁶ Parra, “Fundaciones”, 2003, p. 168.

ción de bienes manufacturados que llegó a conformar un circuito agroexportador, controlado desde la ciudad puerto de Maracaibo. A partir de esa coyuntura, la cuenca hidrográfica lacustre se convirtió en la vía más expedita para la salida y entrada de artículos, desde la actual región zuliana hasta el mar Caribe, Europa y Estados Unidos; tráfico comercial que forzó a los hispanos a fundar poblados que se usaron de puertos de embarque y desembarque como Zulía, Gibraltar, Moporo y Tomoporo. Para el siglo XVIII, el puerto de Maracaibo estaba consolidado como centro receptor y distribuidor de mercancías porque “el mercado regional tiene en el puerto marabino una plaza mercantil articulada al mercado mundial, y como tal, genera importantes beneficios para las transacciones legales e ilegales realizadas por españoles y criollos (civiles, religiosos y militares) y comerciantes extranjeros, en menoscabo de los intereses del gobierno hispánico”.⁷

Además, la demanda de productos a escala local, regional e internacional había propiciado la expansión del circuito agroexportador con el acelerado proceso de ocupación del espacio y el surgimiento de nuevos establecimientos en las márgenes de los ríos Escalante y Zulía-Catatumbo, cuyo propósito era la pacificación definitiva de los grupos indígenas que imposibilitaban el acceso y uso de áreas de gran productividad, como los valles de San Cristóbal, en Venezuela, y Cúcuta, en el norte de Santander.

Para el siglo XIX se produjo una intensificación de las operaciones comerciales del puerto maracaibero debido al continuo crecimiento del circuito y a la reactivación del mercado mundial que demandaba materia prima y nuevos mercados; a esto se agregó la necesidad cada vez mayor de importación de géneros de diversas especies, sobre todo de origen fabril y suntuarios, en una región sin desarrollo industrial y con una población creciente.⁸

En la primera década del siglo XX, el circuito agroexportador aceleró la dinámica económica consolidada desde el XIX, en el que Maracaibo operó como centro de comercio de exportación e importación de la producción de café y otros productos provenientes de la cuenca del lago, los Andes y del norte de Santander a través de una red de centros de acopio y puertos menores que mantuvieron el flujo mercantil en el occidente de Venezuela. José María Rivas⁹ aporta datos estadísticos en torno al desarrollo agrícola y comercial de la capital zuliana correspondiente al segundo semestre de 1911 y al primero de 1912, y a las operaciones financieras en la ciudad-puerto mediante lo cual se revela la permanencia de aquel circuito económico y su funcionamiento. Ese movimiento económico se relacio-

⁷ Vázquez, *Puerto*, 1986, p. 48.

⁸ Véase Cardozo, *Maracaibo*, 1991.

⁹ Rivas, *Comercio*, 1982.

naba con los productos despachados por la aduana de Maracaibo hacia el exterior y su valor comercial, destacándose la jurisdicción marabina como una de las plazas más importantes del país (véase cuadro 1).

El comercio del café proveniente de los Andes y Colombia que se transportaba por el puerto de Maracaibo hacia el exterior superaba a los rubros agrícolas y otras especies, de acuerdo con los registros publicados. El café representó 90% de las mercancías exportadas, mientras las maderas, el dividivi y los derivados de la caña de azúcar ocupaban el segundo, tercero y cuarto renglón de la exportación, respectivamente. En el estado de Zulia la caña de azúcar constituyó el primer rubro de producción.¹⁰

Ramón Santaella¹¹ reafirma lo señalado cuando se refiere a los principales cultivos en Venezuela y el capital destinado a los distintos renglones (véase cuadro 2).

Las regiones andinas concentraron 99.59% del capital en el cultivo del café en la cuenca del lago de Maracaibo, en tanto los recursos financieros para la caña de azúcar y el cacao se invirtieron en el espacio lacustre, punto de contacto con los subconjuntos geopolíticos de la cuenca.¹² En torno de la hoya hidrográfica, la explotación de la caña de azúcar primó sobre el cacao en esos espacios. Para 1913, con el impulso de los centrales azucareros, Zulia lideró la producción de caña en el occidente venezolano.

José María Rivas reconoció la intervención de los comerciantes extranjeros, particularmente los alemanes, en el incremento progresivo de esta región como centro de negocios. En razón del poco impacto que tuvieron para ese momento en la economía regional, el citado autor le resta importancia a las minas, señalando la existencia de tres de ellas de asfalto, dos de carbón y una de petróleo, basado en el *Anuario estadístico nacional*.¹³

En 1912, las compañías petroleras extranjeras con capitales anglo-holandeses lograron la transferencia de las concesiones otorgadas por el gobierno a los particulares –que se presume fungían como testaferros– tras cumplir con los procedimientos administrativos y legales correspondientes.

COMIENZO DE LAS OPERACIONES PETROLERAS A ESCALA INTERNACIONAL

La incorporación del capital foráneo en Venezuela en el área petrolera impulsó su explotación comercial, luego de un largo camino que inició en el

¹⁰ Véase Rodríguez, *Cuando*, 2008, p. 157.

¹¹ Santaella, *Dinámica*, 1989.

¹² *Ibid.*

¹³ Véase Rivas, *Comercio*, 1982, p. 83.

CUADRO 1. EXPORTACIÓN ANUAL DE MERCANCÍAS
POR EL PUERTO DE MARACAIBO (1911-1912)

<i>Especie</i>	<i>Kilogramos</i>	<i>Bolívars</i>
Aceite de coco	2 039	2 656
Aceite de algodón	21	20
Aceite de pescado	700	800
Afrecho	1 590	348
Ajonjolí	60	80
Algodón	1 625	2 880
Almanaques impresos	105	650
Almidón	1 460	388
Alpargatas	50	300 00
Animales vivos (por cabeza)	50	40
Arroz	1 928	1 260
Asfalto	15 022	970
Azúcar	3 870	3 440
Azúcar moscabada	39 400	6 000
Buches de pescado	73 060	132 889
Cacao	142 442	202 045
<i>Café</i>	<i>25 586 343</i>	<i>36 833 537</i>
Carbón mineral	250	20
Carbón vegetal	1 840	80
Caucho	9 069	45 716
Carne salada	90	40
Cerveza	105 860	50 389
Cerda	500	222
Cocos	87 408	107 633
Cogollos	211 745	144 732
Concha de mangle	509 767	21 301
Copaiba	62 830	224 041
Cuernos de res	10 264	4 021
Cueros de res	496 740	729 677
Dividivi	4 071 858	322 061
Escobas	373	280
Etiquetas	202	1 100
Impresos	368	420
Lana vegetal	50	40
Madera de carreto	41 936	1 435

<i>Especie</i>	<i>Kilogramos</i>	<i>Bolívares</i>
Madera de cedro	3 260	202
Madera de cocobolo	67 180	2 022
Madera de curarire	28 450	1 159
Madera de chupón	1 800	54
Madera de ébano	2 912 869	63 557
Madera de jabillo	5 066	290
Madera de Mora	579 300	17 669
Madera de roble	81 840	2 639
Madera de vera	420 344	14 936
Madera de mangle	111 075	29 875
Madera de sajarito	3 680	110
Madera de zapatero	8 517 410	263 655
Madera no especificada	46 457	3 083
Madera manufacturada	1 780	500
Muebles de madera	400	300
Maíz	1 472	349
Menestras	172	92
<i>Panela o papelón</i>	<i>2 075 482</i>	<i>448 177</i>
Oro acuñado	9	18 560
Pescado salado	5 738	4 698
Pieles de chivo	11 067	223 619
Pieles de venado	10 798	13 865
Plantas vivas	2 996	3 930
Quina	12 591	6 784
Mercancías		
reexportadas	122 360	75 479
Quesos	588	739
Sal marina	664 920	152 295
Sebo	2 690	1 910
Semillas de algodón	68 420	3 186
Polvo de tabaco	240	60
Simarruba	7 979	3 922
Sombreros de paja	40	2 000
Suelas	15 071	3 922
Vaquetas	199	288
Varios	3 520	2 519
Total	47 374 199	40 254 124

CUADRO 2. DISCRIMINACIÓN DE LOS CULTIVOS
POR EL CAPITAL INVERTIDO EN BOLÍVARES (1913)

<i>Entidades</i>	<i>Café</i>	<i>Porcentaje</i>	<i>Cacao</i>	<i>Porcentaje</i>	<i>Caña</i>	<i>Porcentaje</i>
Venezuela	74 923 000	100	61 549 000	100	53 088 800	100
Cuenca	23 671 000	31.95	1 963 000	3.19	17 864 700	23.65
Mérida	9 120 800	38.53	1 159 000	59.04	1 816 000	10.17
Táchira	6 181 200	26.11	580 000	29.55	5 547 200	31.05
Trujillo	8 273 000	34.95	s. d.	s. d.	6 637 500	37.15
Zulia	96 000	0.41	224 000	11.41	3 864 000	21.63

Fuente: Rodríguez, *Cuando*, 2008, p. 94.

siglo XIX con los informes geológicos dirigidos a ubicar yacimientos de asfalto, nafta, petróleo y otras especies minerales subyacentes en el territorio venezolano. La demanda de nuevos combustibles a futuro para los países industrializados y la inversión de capitales provenientes de las potencias capitalistas (Gran Bretaña, Holanda, Estados Unidos) resultaron decisivos en la orientación de esta actividad.

En 1907, el presidente Cipriano Castro (1899-1908) concedió permisos de exploración y explotación a Andrés J. Vigas y a Antonio Aranguren, en la jurisdicción del estado de Zulia; a F. Jiménez Arráiz en los estados Falcón (noroeste de Venezuela) y Lara (centro-occidente); a Bernabé Planas en el distrito Buchivacoa del estado Falcón, y a Rafael Gultieri en el estado Carabobo (zona central). Las concesiones se transfirieron a partir de 1909, durante el gobierno de Juan Vicente Gómez (1908-1935), a las compañías extranjeras con capital suficiente para realizar las operaciones de exploración y explotación comercial.

A finales de 1913 la Venezuela Oil Concessions Limited (VOC) se instaló en las inmediaciones de Cabimas¹⁴ y comenzó la perforación de las primeras explotaciones de crudo en bajas cantidades. En 1914, con la perforación y puesta en producción del Zumaque 1, ubicado en el cerro La Estrella, en Mene Grande,¹⁵ la Caribbean Petroleum Company comenzó la explotación comercial del petróleo en la región zuliana. Ese año la Colon Development Company inició sus trabajos de explotación en el campo

¹⁴ Situada en la costa este del lago de Maracaibo, en el otrora distrito Bolívar.

¹⁵ Población localizada en el entonces distrito General Urdaneta, en el extremo suroriental del lago de Maracaibo.

de río de Oro, en el distrito Colón, apoyada por la Caribbean Petroleum. La VOC continuó sus labores en Cabimas con la explotación, en 1915, de los yacimientos El Mene, Juncalito, Santa Bárbara y Santa Bárbara del Norte. Dos años después concretó exitosamente el pozo Santa Bárbara 1, al tiempo que descubrió el campo costanero de Bolívar, una de las tres acumulaciones de petróleo mayores del mundo.

Para esa fecha, la dictadura comenzó a acentuarse y Juan Vicente Gómez pasó a controlar directamente la fuerza militar y se hizo nombrar comandante en jefe del ejército, cuerpo castrense convertido en un aparato de represión interna. Se llevó a cabo una reforma administrativa propuesta y ejecutada por el ministro de Hacienda Ramón Cárdenas, con el fin de obtener ingresos de manera estable y eliminar la excesiva dependencia del gobierno con la renta aduanera, sujeta a las fluctuaciones del intercambio comercial con los mercados internacionales. La reforma hacendaria reactivó las finanzas públicas y la superación del déficit fiscal, lo cual coadyuvó al proceso de consolidación de la dictadura gomecista; también, el financiamiento de obras públicas se constituyó en un importante factor para la estabilidad del régimen. Domingo Alberto Rangel señala que la recuperación económica del país durante este periodo se explica por la concurrencia de un conjunto de factores en los órdenes interno y externo.

Las internacionales se refieren al sostenido auge del café desde 1910. La valoración brasileña, como ya lo vimos, apuntaló los precios transitoriamente hasta 1929 y Venezuela habría de recoger frutos de esa situación. Más importante fue la irrupción del petróleo que ya en los años de la primera guerra mundial nos tributa ciertos impuestos y, sobre todo, permite el crecimiento de los recursos en manos de quienes, por vender las concesiones, obtuvieron pingües ganancias. En la esfera interna, el aplastamiento de toda oposición visible a partir de 1914, y la severa dictadura tenían que mejorar las recaudaciones fiscales.¹⁶

Las causas externas se relacionaron con el incremento de los precios del café, a partir de 1910, como consecuencia del valor del café brasileño tras el retiro del mercado de una cantidad significativa del producto, buscando con ello equilibrar la oferta y la demanda mundial, lo cual permitió el aumento al 100% del precio en las variedades de café. La medida favoreció a los exportadores de distintos países. Esta eventualidad apuntaló los precios hasta 1929, y con el desarrollo sostenido de la industria petrolera desde 1914 se ampliaría la capacidad de ingresos del Estado, sin estar sujeto a la renta proveniente de la actividad agroexportadora. En la década de

¹⁶ Rangel, *Capital*, 1981, p. 124.

1920 el petróleo empezó a aportar beneficios decisivos para el país y este rubro de la economía pasó a ocupar el primer lugar entre los productos de exportación en 1926.

Doce años antes, en agosto de 1914, se iniciaría la producción del pozo Zumaque 1 coincidiendo con el estallido de la primera guerra mundial. Frente a la confrontación bélica, el gobierno de Venezuela se mantuvo neutral –al igual que otros países latinoamericanos–, resistiendo las presiones internacionales, pese a las preferencias de Gómez por Alemania. En estas circunstancias históricas, el país se convirtió en un proveedor de materias primas de las naciones involucradas en el conflicto, favoreciendo con ello la economía venezolana al incrementarse los precios de algunos productos básicos de exportación (balatá, cacao, cueros, café), aunado al abastecimiento de petróleo a las fuerzas en conflicto.

La guerra nutrió el erario público por la demanda del petróleo y el combustible entre las naciones enfrentadas. Jesús Morillo González apunta:

en la primera guerra mundial (1914-1918), el petróleo jugó un papel fundamental, para decidir esa contienda. Recordemos que Clemenceau, en Francia, cuando se dirigió al presidente Wilson de Estados Unidos, reclamando urgentemente aprovisionamiento de petróleo para el ejército francés, condicionaba la decisión de la guerra al pronto suministro de dicho combustible, diciendo que era tan necesario “como la sangre para las batallas del mañana”. Sin duda alguna, señala un historiador, el mariscal Foch pudo dar la batalla decisiva y derrotar a los alemanes, movilizándolo rápidamente sus tropas en 92 000 camiones y automóviles, que dispusieron de nafta suministrada por Estados Unidos e Inglaterra.¹⁷

Desde el comienzo de la primera guerra mundial, Estados Unidos surtió de petróleo, armamentos y alimentos a los países aliados; su intervención en la contienda bélica en julio de 1917 lo forzó al desplazamiento de tropas y equipos a otro continente y a tomar conciencia de la importancia estratégica del petróleo. El geólogo alemán Willh. G. Burchhardt en su informe sobre la producción petrolera en Venezuela asomaba que “[d]urante la guerra mundial se hizo perceptible en los mercados extranjeros la producción del petróleo venezolano, gracias a la enérgica actividad de las mencionadas compañías (Caribbean Petroleum Co., la Royal Dutch Shell y Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd.) y a las exigencias de la guerra europea”.¹⁸

¹⁷ Morillo, “Conferencia”, 1951, p. 78.

¹⁸ La producción de petróleo de Venezuela (traducción), en Archivo Histórico de Miraflores (en adelante AHM), Secretaría General de la Presidencia de la República, Correspondencia privada, 13 de enero de 1924, Caracas.

Ya en 1917 la Caribbean Petroleum Co. exportaba crudo de Mene Grande y con la construcción, para esa fecha, de la refinería de San Lorenzo,¹⁹ la primera del país, se empezó el suministro a los mercados interno e internacional. También, se construyeron el primer muelle y el oleoducto para transportar el petróleo desde el pozo Zumaque 1 hasta la refinería.²⁰ Para esa época el petróleo aún no despertaba el interés ni la preocupación entre los comerciantes de Maracaibo, según Otto Gerstl,²¹ quien se refiere a las noticias sobre las concesiones y exploraciones e, incluso, a la instalación de la refinería de San Lorenzo: “todo esto lo oíamos, al menos en nuestros círculos, como noticias interesantes, pero de importancia relativa. Resulta hoy difícil entender esta indiferencia de entonces, frente a este cambio del medio, que se estaba desarrollando. Tanto más que, como agentes navieros, nos dábamos cuenta mejor que muchos de los demás de las importaciones de materiales para las exploraciones petroleras.”²² A partir de 1917 comienza a avivarse el interés de los inversionistas por las concesiones petroleras; los estadounidenses consiguieron los primeros títulos en 1919, la mayor parte de estos lo obtuvo la Maracaibo Oil Explorations, también resultaron favorecidas la Standard Oil Company de New Jersey, la New England Oil, la Sun Oil Company, la Texas Oil, la Gulf Petroleum Company y la Sinclair Oil Co.

En un país enrumbado por la economía petrolera, Gómez afianzó su poder y se mantuvo durante 27 años resistiendo cualquier tipo de conspiración o sabotaje por parte de sus adversarios a quienes sometió con mano férrea. Gómez utilizó los dineros públicos con fines políticos y económicos, mediante lo cual sorteaba escollos e imponía el orden y la paz social recurriendo a medidas represivas contra todo acto sedicioso que pretendiera poner en riesgo la estabilidad de su gobierno. Para él, el país era Gómez y Gómez era el país, mediante la concentración y unificación del poder en torno suyo. Nada se movía si no contaba con su autorización. El gobernante se esmeró en hacer a Venezuela atractiva para los inversionistas e inmigrantes, impulsando la construcción de obras públicas urbanas y extraurbanas, principalmente en las zonas portuaria y petrolera. Algunas obras de saneamiento e infraestructura (red vial, acueductos, cloacas, hospitales, mercados, calles, aeropuertos) las realizaron las propias compañías que requerían de vías para el transporte terrestre de maquinarias

¹⁹ Ubicada en Mene Grande, a unos dos kilómetros del poblado.

²⁰ En 1922 la Caribbean puso en operación los dos primeros tanqueros de bandera venezolana, de poco calado (1 200 toneladas) para poder atravesar la barra de Maracaibo.

²¹ Curazoleño de origen holandés que vivió muchos años en esta ciudad, donde trabajó para la empresa H. L. Boulton.

²² Gerstl, *Memorias*, 1977, p. 144.

y equipos industriales utilizados en las inmediaciones de los yacimientos, con lo cual se pretendía crear las condiciones para un ambiente adecuado a los estilos de vida de los gerentes y empleados de las firmas. En 1918, el diario *Panorama* destacaba el aporte de la Caribbean Petroleum para la construcción de obras, y reseñaba que desde 1912 hasta ese momento se habían construido 75 km de vías de comunicación desde Palmarejo hasta las minas del Limón (en el distrito Mara); en Perijá, 120 km, y de San Lorenzo a Mene Grande, 65 kilómetros. Se señalaba, además, el trabajo de saneamiento de los centros de explotación petrolera para la “extirpación” de la malaria.²³

La crisis económica de la posguerra alteró la correlación de fuerzas en el sistema capitalista y en su área de influencia. Europa sufrió la destrucción de sus riquezas y padecía una situación de penuria; algunos países quedaron desamparados y sin medios económicos para obtener las materias primas que requerían las industrias. En Rusia –que había sido el principal proveedor de víveres de la Europa central e importador de mercancías manufacturadas– ocurrieron acontecimientos con la revolución bolchevique que torcieron su rumbo político e ideológico, excluyéndola del mercado capitalista. En esta coyuntura, Estados Unidos emergió como abastecedor de las mercancías que demandaban los distintos países que habían estado envueltos en la guerra y se convirtió en acreedor de los movimientos de capital mercantil y de aquellos que fueron obligados por las circunstancias a vender títulos de propiedades sobre riquezas ultramarinas, entre los que se encontraban países como Inglaterra, Francia y Alemania.

El centro del capitalismo hubo de trasladarse a Nueva York. Esa plaza se convirtió en el principal mercado financiero del planeta. Su ascenso y consolidación como guía internacional fueron el símbolo de los cambios profundos en la correlación de fuerzas dentro del capitalismo. Europa dejó de ser el teatro de las energías más tensas y audaces del sistema. A su descenso como núcleo productivo, como centro mercantil y como cruce de corrientes debía seguir esa devaluación financiera que eclipsa a Londres e instaura a Nueva York.²⁴

Al saturarse la demanda de bienes en los países citados y no encontrar mercados para la sobreproducción estadounidense que permitiera colocar el excedente sobrevino la crisis económica mundial de 1920 que incidió en el descenso de los precios del café y el cacao. La sujeción de Venezuela al mercado estadounidense repercutió en la caída de los precios de los

²³ *Panorama*, núm. 1243, 24 de junio de 1918, p. 2.

²⁴ Rangel, *Capital*, 1981, pp. 323-324.

productos de exportación, sobre todo en los dos rubros señalados, y en el poder de compra de los agricultores y sectores auxiliares. Los comerciantes acumularon las mercancías en sus depósitos por no hallar compradores ni mercado para materializar su negocio, lo que obligó a este sector de la economía a disminuir sus movimientos y operaciones financieras y la consiguiente baja en sus beneficios; de igual modo, aumentó la deuda y la quiebra de varias firmas comerciales. El petróleo constituyó un elemento fundamental en la recuperación de la actividad comercial, a partir de 1922, incrementando la demanda de mercancías y alimentos para la industria, como la importación de maquinaria y tuberías. Este factor influyó en la activación del sistema financiero, mientras el régimen gomecista recibía mayores ingresos por concepto de regalías.²⁵

La explotación petrolera en Zulía impactó la dinámica de la economía nacional y conduciría al gobierno de Juan Vicente Gómez a ser el único con economía de superávit en el mundo y a resistir las crisis del capitalismo a partir de 1920, incluida la de 1929, considerada la más severa del siglo XX.

REPERCUSIÓN DE LA EXPLOTACIÓN PETROLERA EN EL CIRCUITO AGROEXPORTADOR

Pese a las variaciones que el nuevo orden mundial impuso, el flujo comercial y la dinámica mercantil del circuito agroexportador permanecieron. Un informe de los comerciantes M. A. Belloso, Delfín Chataing y Blas Menda da cuenta de las operaciones comerciales y el funcionamiento de este circuito agroexportador, cuyo documento publicado en el *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas* fue presentado en el Primer Congreso de Agricultores, Ganaderos, Industriales y Comerciantes de Venezuela, celebrado el 7 de marzo de 1921.

Debido a la excelente posición de la ciudad de Maracaibo, a orillas del lago del mismo nombre, se hace por ella el comercio de importación y exportación del estado Zulía, de los estados andinos Táchira, Trujillo y Mérida, casi en su totalidad, de tránsito, el del departamento norte de Santander, de la vecina república de Colombia, también en parte el de algunos de los pueblos de los estados Falcón y Lara, que irá en aumento a medida que se consolidan los caminos carreteros entre este último y el vecino de Trujillo, quien con el crecimiento y ensanche de sus relaciones con Lara aumentará, puede decirse, muy directamente el movimiento de esta plaza en iguales sentidos.

²⁵ *Ibid.*, pp. 327-333.

El comercio exterior de Maracaibo, así de importación como de exportación, se hace directamente con Europa y Estados Unidos de América, no siendo de importancia el movimiento que tiene con otras plazas de la república, en materia de compras de mercancías ni de la venta de frutos mayores; pero sí mantiene constantemente y en ocasiones en grande escala, la exportación para la misma república de maíz, papelón y otros frutos y productos, de los cuales se hacen igualmente exportaciones a la vecina antilla de Curazao y con menor frecuencia a las otras del Caribe.²⁶

Al comienzo de la explotación petrolera, el circuito agroexportador continuó con su dinámica y se incrementó al acentuarse la actividad comercial petrolera en la cuenca del lago de Maracaibo, con el consiguiente crecimiento de la demanda de productos y servicios debido al impacto social y los requerimientos de la industria. La migración de extranjeros y venezolanos hacia las zonas petroleras de Zulia fue intensiva desde el principio de las operaciones en la industria de los hidrocarburos. Una fuente documental precisa que, en 1926, el tránsito de inmigrantes a través del puerto de Maracaibo resultó significativo: en apenas nueve meses se desplazaron 926 estadounidenses, 842 británicos, 120 holandeses, 115 españoles, 93 alemanes, 34 italianos, 32 franceses, 27 colombianos, 29 chinos, trece suizos, tres mexicanos, entre otros.²⁷

Aunque no se tienen datos estadísticos del desplazamiento interno, reseñas, crónicas, memorias y testimonios orales confirman la oleada de campesinos, pescadores, artesanos y otros trabajadores que llegaron desde diferentes partes de la geografía venezolana con el señuelo de la riqueza fácil y mejorar las condiciones de vida como consecuencia de la explotación petrolera. Pantaleón García, oriundo de la isla de Margarita (estado Nueva Esparta), menciona que en la goleta donde viajó con su familia en 1925 llegaron a Maracaibo entre 120 y 150 isleños y desde esta ciudad-puerto se trasladaron a la zona petrolera,²⁸ lo cual da una idea de la cantidad de personas que se movilizaban atraídas por la llamada fiebre del oro negro.

Este éxodo foráneo e interno causó trastornos y reacomodos en los espacios, pueblos y ciudades donde se estableció la industria petrolera. En las zonas cercanas a los yacimientos distantes de los centros urbanos se construyeron inmuebles para hospedar a la masa laboral y resguardar los instrumentos de trabajo. En la capital de Zulia, Maracaibo, los trabaja-

²⁶ *Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, año XI, núm. 100, 1 de marzo de 1922, p. 1471 (en adelante se citará como *BCCC*).

²⁷ Acervo Histórico del Estado Zulia (AHZ), t. 3, leg. 25, Estadística, 1926, Maracaibo.

²⁸ Entrevista a Pantaleón García, realizada por Nilda Bermúdez, Maracaibo, 26 de octubre de 2007.

dores se alojaron en hoteles, casas y pensiones hasta edificar en los campos petroleros las viviendas, oficinas administrativas, hospitales y otros servicios básicos. No hubo capacidad para alojar a tanta gente que se iba incorporando a las labores petroleras y, también, había que darle respuesta a la demanda de alimentos y mercaderías a una población jamás vista en la región. Al comercio lacustre se agregó el realizado por los arrieros procedentes de áreas cercanas a Mene Grande, Lagunillas, Bachaquero y otras localidades petroleras con acceso por vía terrestre.

A la cotidiana importación de productos y mercancías se sumarán implementos y equipos destinados a las labores propias de la actividad; en el lago de Maracaibo navegarán cualquier tipo de embarcaciones de transporte: barcos tanqueros para el traslado de crudo y combustible hacia las refinerías y a otros países del mundo. Embarcaciones tradicionales como las goletas, dedicadas otrora al comercio y transporte de pasajeros fueron destinadas para conducir el combustible a los puertos de cabotaje y a las Antillas. La goleta Frieda del comerciante zuliano Joviniiano Pineda, capitaneada por Pantaleón García León, surcó los mares de Venezuela y las Antillas holandesas con una doble finalidad, como lo explica Pantaleón García, hijo:

[P]ara salir de Maracaibo íbamos a San Lorenzo a cargar de gasolina de la Caribbean, gasolina, gasoil, kerosene, ese combustible lo trasladábamos de Maracaibo hacia todos los puertos de Venezuela, por ejemplo, Puerto Cabello, La Guaira, Margarita, Carúpano, Güiría, Ciudad Bolívar y, de allá para acá, a veces, conseguíamos una carga de mangle para la casa de Gustavo Zingg, aquí en Los Haticos, otras veces traíamos tambores de gasolina vacíos para llenar aquí y completábamos con pasajeros de un puerto a otro.²⁹

Se incorporaron nuevas rutas tanto terrestres como lacustres, se reactivaron otras que habían permanecido rezagadas en el flujo económico agroexportador y entraron a participar en el proceso petrolero para cumplir funciones vinculadas directamente con las necesidades de la industria. Poblaciones costeras como Cabimas, La Rosa, Ambrosio, Lagunillas, San Timoteo, San Lorenzo, que cumplían funciones como puertos menores o centros abastecedores de poca importancia respecto a los grandes centros productores y de acopio del *hinterland* marabino, se convirtieron en importantes sitios de embarque y desembarque de crudo y derivados, en receptores de instrumental técnico, mercancías y alimentos para las compañías petroleras y la población ubicada en sus inmediaciones.

²⁹ *Ibid.*

El circuito agroexportador continuó funcionando como lo había hecho en la larga duración del proceso histórico del occidente venezolano, con un movimiento creciente por la demanda de las empresas petroleras. Las operaciones mercantiles y comerciales no resultaron afectadas negativamente con el auge petrolero y sería temerario afirmar la mengua en el mecanismo económico del circuito. En este periodo hubo dos actividades económicas actuando en torno del mismo espacio. El intenso y rápido impacto que provocó la industria petrolera obligó a acentuar y ampliar el quehacer comercial del circuito agroexportador, a ello se anexaron nuevas formas de intercambio en los negocios y en el comercio desde el interior de regiones como Lara, Falcón y Trujillo,³⁰ conectadas directamente con las zonas de explotación para trasladar ganado caprino, alimentos y otros enseres que se vendían entre los trabajadores petroleros.

Durante el arranque de la economía petrolera, los actores sociales que controlaban el espacio regional rediseñaron sus estrategias para sacar provecho de la nueva situación, como se destaca en una comunicación fechada en 1919, cuyo destinatario era Juan Vicente Gómez. En la misiva se informaba acerca de un proyecto de aumento del precio del flete en la línea de barcos del lago, por cuanto se pensó que la rentabilidad era halagadora “pues con la perspectiva que hay, creemos se aumentará mucho el movimiento comercial en esta región de la república y los vapores con que cuenta la compañía no son suficientes para movilizar los cargamentos que cada día aumentan más y más. Hemos podido dar cumplimiento al comercio con la ayuda de las piraguas que ocupamos como auxiliares”,³¹ lo cual evidencia que los sujetos que intervienen en el comercio regional estaban prestos para el reacomodo del flujo mercantil que impondría la naciente realidad económica de la que serían beneficiarios. En las ediciones del *BCCC* y de la *Revista Mercantil de la Cámara de Comercio de Maracaibo*³² se destaca el papel esencial del petróleo como soporte de las operaciones comerciales del puerto de la capital zuliana.

Los negociadores marabinos avizoraron en 1921 los resultados positivos de esa nueva fuente de riqueza para esta localidad y plantearon la necesidad de establecer la bolsa de valores en la ciudad, a fin de regular los valores negociables como el precio de los fletes, las mercaderías y otros renglones de importancia. En función de ese hecho se modificó el estatuto de la Cámara de Comercio de Maracaibo para incluir las disposiciones

³⁰ Estados del occidente de Venezuela, limítrofes con el estado Zulía.

³¹ Marcos Olivares al general Juan V. Gómez, Maracaibo, en AHM, Secretaría General de la Presidencia de la República, Correspondencia privada, 3 de mayo de 1919.

³² En adelante *Revista Mercantil*.

referidas al cumplimiento de la ley comercial. También persistieron en la necesidad “indispensable y urgente” del ensanche del muelle, por cuanto el viejo no respondía a las exigencias de carga y descarga de ese momento y las que se preveían para el futuro.³³

Ocurría el inicio de la transición de la base económica agroexportadora a la petrolera y en este proceso enmarcado entre 1914 y 1926 se percibe una nueva dinámica de relaciones mercantiles y comerciales, cuyo soporte productivo seguía siendo la circulación de suministros desde los territorios que rodeaban la cuenca del lago de Maracaibo, de los Andes venezolanos y Colombia hacia los mercados internacionales, mientras la entrada de mercancías nutrían el comercio de importaciones, fortalecido por la demanda de los sectores petroleros. Sobre esta estructura se organizó una red o circuito de producción y comercio petrolero, con la particularidad que lo diferenciaba de la agroexportadora: el producto petrolífero era colocado en los mercados internacionales directamente por las empresas productoras a través de sus propios medios de distribución, sin intermediarios. Un informe de la *Guía general de Venezuela* señaló que para abril de 1927 cruzaron por el castillo de San Carlos, en la barra del lago, 531 buques tanque, y en ese mismo mes de 1928 salieron 970,³⁴ dato este fundamental para corroborar la intensa actividad que se registraba en el lago de Maracaibo y el movimiento de cualquier tipo de embarcaciones vinculadas con la fuerza económica que operaba en esta región del occidente del país.

En el negocio petrolero no participaban de modo directo los comerciantes tradicionales, puesto que fueron los capitalistas foráneos los que manejaban a su antojo la industria petrolera con la anuencia del Estado y aun cuando coexistían en el mismo territorio con los comerciantes, hombres y mujeres de oficios diversos, no compartían con otros sectores de la economía, siendo celosos en la explotación y exportación de crudo, como también en las operaciones vinculadas con el equipamiento y suministro tecnológico para la industria, que se importaban de los países de donde provenían los capitales privados extranjeros.

Esta eventualidad influyó en el decaimiento progresivo de las funciones que cumplían los agentes comerciales actuantes en el *hinterland* marabino, quienes se convirtieron fundamentalmente en importadores; la intervención de las casas de comercio extranjeras y los proveedores nacionales, establecidos en Maracaibo, sólo ocurrió con el comercio de los derivados del petróleo en el mercado nacional y en el tradicional circuito agroexportador, de acuerdo con el testimonio de Pantaleón García. Fuentes de la

³³ BCCC, año XI, núm. 100, 1 de marzo de 1922, p. 1470.

³⁴ Benet, *Guía*, 1929, p. 637.

prensa escrita en la región dan cuenta de los productos y derivados de los hidrocarburos ofertados para la época, entre otros, queroseno, gasolina, gasóleo, aceites y lubricantes, destinados a la cordillera andina y el norte de Santander, en Colombia. Los comerciantes anunciaban sus productos mediante avisos publicitarios; por ejemplo, La Casa Azul ofrecía lubricantes Texaco;³⁵ la Breuer, Moller & Co. Suc. promocionaba los productos de la Caribbean Petroleum Company.³⁶

El sector comercial presentará una contracción a raíz de la crisis de 1927³⁷ que dejó cesantes a gran número de trabajadores nacionales y extranjeros. Aunado a los problemas sociales que ello ocasionó, la situación repercutió en el grupo mercantil de Maracaibo al disminuir la demanda con la consiguiente baja en las ventas, acumulación de mercancías en los almacenes y el retraso en los pagos de las deudas pendientes. A pesar de la mala cosecha del café de la cordillera, esto no constituyó el problema más grave para la elite comercial de la región. El *BCCC* registraba lo acontecido en Maracaibo para la época.

Muchos detallistas y algunos mayoristas encuentran dificultades para cubrir sus compromisos con exactitud. La escasez de dinero es notoria y naturalmente ha subido el tipo de interés entre particulares. La Aduana, como es natural, está cobrando activamente al comercio derechos de importaciones atrasadas. Se espera que con motivo de las pascuas y el carnaval las ventas de los detalles mejoren. También se tiene esperanzas en que se restablezcan las actividades petroleras, lo que reflejará muy favorablemente sobre el comercio.³⁸

Igualmente, el periódico *Comentarios* en su edición del 16 de noviembre de 1927 lo reseñaba en estos términos:

Los cálculos comerciales resultaron adversos sin esos diez o quince mil hombres que fueron separados de los campos de La Rosa, Cabimas, Lagunillas, Mene Grande, San Lorenzo, etc., y los cuales hacían sus compras en esta plaza, unos directamente, otros por medio de agentes o viajeros y los más en los establecimientos mercantiles de los citados lugares, que al mayor se surtían de este comercio para practicar sus ventas al detal. Las negociaciones se fueron retirando junto con la sa-

³⁵ *La Información*, año V, núm. 1448, 15 de julio de 1926.

³⁶ *Occidente*, año I, núm. 71, 11 de abril de 1928.

³⁷ Esta tuvo su origen en la fuerte competencia entre las compañías que llevó a una sobreproducción de hidrocarburos sin disponer de suficientes depósitos ni medios de transporte, aunada a una disminución de los precios del petróleo en Estados Unidos; ante esa situación las empresas acordaron disminuir la producción y reducir el personal.

³⁸ *BCCC*, año XVI, núm. 168, 1 de noviembre de 1927, p. 3903.

lida de los obreros; el comercio miró claro y se apresuró a retirar pedidos de consideración, aceptando solamente los que venían ya en camino hacia este puerto. No fue la baja del café la causante de estos hechos que no pueden ser replicados.³⁹

Los comerciantes expusieron el alcance de la situación para ese momento a través del órgano informativo de este gremio en la edición del 1 de mayo de 1928; los datos son reveladores de la dimensión de este asunto que afectó también al circuito agroexportador de la región geohistórica marabina.

Los importadores naturalmente procuran hacerse pagar sus ventas a plazo. Algunos detalles de víveres dentro de la ciudad y pueblos circunvecinos han liquidado, lo mismo algunas botillerías, hoteles y casas de pensión. Hay algunas casas desocupadas y lo mismo locales para depósitos del comercio, pero los dueños no quieren ceder en los altos alquileres. Una parte del comercio procura reajustar sus negocios reduciendo sus existencias locales [...] en los campos de petróleo La Rosa, Ambrosio y Cabimas han quedado desocupadas muchas casas. Naturalmente padecen también los dueños de buques de transporte del lago. Había muchas embarcaciones que transportaban piedra, arenas y maderas. Otras tomaban fletes de materiales en este puerto y regresaban con frutos vendibles casi siempre con beneficio. Gran parte de esas embarcaciones no tienen hoy trabajo. Nos referimos a las pequeñas. Las naves veleras de mayor capacidad, 35 a 100 toneladas, continúan haciendo el tráfico de las haciendas y de los ríos Zulia y Escalante. Traen panela y otros productos de consumo en este mercado. En los últimos años las empresas mineras habían atraído gran parte del peonaje, por este motivo la producción agrícola disminuyó, pero ahora por la disminución de actividad de las compañías de petróleo han regresado a los campos muchos peones y la agricultura comienza a revivir. Esto se nota desde tres meses.⁴⁰

Incluso en la solicitud de supresión de los juegos de envite y azar, además de razones de índole moral estuvo el fin económico ante la necesidad de mejorar la situación por la que atravesaba el comercio. Esto quedó evidenciado en una comunicación que enviaron el obispo de Zulia, Marcos Sergio Godoy, y la Cámara de Comercio de Maracaibo a Juan Vicente Gómez en 1928, en la cual explicaban:

El comercio de esta plaza viene luchando desde hace tiempo contra los efectos de una fuerte depresión económica que hace más grave aún el juego, pues gran parte

³⁹ *Comentarios*, núm. 20, mes 2, 16 de noviembre de 1927.

⁴⁰ *BCCC*, año XVII, núm. 174, 1 de mayo de 1928, pp. 4065-4066.

de la moneda circulante se aleja del estado. El comercio pequeño de los campos petroleros y consecuentemente el grande de la capital del estado se ve más estrechado en vista de que el obrero antes que atender a sus pagos y proveerse de las cosas más necesarias a la subsistencia despilfarra lamentablemente sus ganancias sobre la mesa de juego.⁴¹

La inestabilidad económica imperaba en Venezuela, a la crisis de 1927 se sumó la de 1929, a raíz de la caída de la bolsa de Nueva York. Este escenario lo debatió el gremio de comerciantes de Maracaibo y fue presentado en su "Memoria" durante la Asamblea Ordinaria del 28 de diciembre de 1933:

El *crack* en la bolsa de New York de fines de 1929 decidió el corte de los desarrollos en los campos venezolanos de aceite mineral y creó una repentina conmoción de nuestra vida económica. Tuvimos seguidamente una fuerte contracción en los créditos extranjeros, principalmente en los del ramo bancario, casi acompañada de un similar movimiento en acción por los bancos en Venezuela. A la par sobrevino la sucesiva declinación en el nivel de precios de nuestros productos exportables como consecuencias de las condiciones universales. La reducción en el crédito nacional decidió, entre tanto, la baja de nuestro nivel interior de precios para los artículos que producimos para nuestro consumo y la desvalorización de títulos, acciones, y propiedades de todas clases. El desequilibrio de nuestro balance de cobros y de pagos internacional trajo el alza del cambio extranjero.⁴²

Se admitió que ninguna de las eventualidades ocurridas pudo solventarse y reajustarse, lo cual agudizó la situación afectando las líneas de crédito de los comerciantes y el precio en bolívares de los productos exportables por las fluctuaciones del dólar estadounidense en relación con la moneda venezolana, al ser este la base de las cotizaciones de la producción. A esto, agregaba, "[l]a reducción impresionante del poder adquisitivo de nuestra población significa indispensablemente reducción, también, del consumo y tenemos ya fuertes existencias en cuanto dice relación con nuestras cosechas agropecuarias destinadas al mercado interior [*sic*]."⁴³

A pesar de estas adversidades, el comercio logró sostenerse con altibajos amparado en la industria petrolera, debido a la demanda y el consumo de la masa laboral, y al circulante numerario que la soportaba. El gobierno

⁴¹ Marcos Sergio Godoy al general Juan V. Gómez, Maracaibo, en AHM, Secretaría General de la Presidencia de la República, Correspondencia privada, 1 de junio de 1928.

⁴² *Revista Mercantil*, año X, núm. 109, 28 de diciembre de 1933, p. 1977.

⁴³ *Ibid.*

nacional tomó un conjunto de medidas para contrarrestar el desequilibrio económico, entre ellas la ayuda a los agricultores de café y cacao, con el aporte de 10 000 000 de bolívares,⁴⁴ el régimen especial para la navegación y comercio de cabotaje, la nivelación de la tarifa de caleta⁴⁵ y el arreglo comercial entre Venezuela y Colombia.

Estos mecanismos del régimen gomecista no detuvieron la desarticulación del poderoso circuito comercial que para 1934 se vislumbró frente a la competencia, muchas veces desleal, del tráfico terrestre libre de trámites, pérdida de tiempo y desembolsos de dinero, junto con otros problemas que confrontaron las operaciones mercantiles sujetas a los avatares de la crisis mundial y a la situación interna provocada por la muerte de Gómez en diciembre de 1935 y la instauración del nuevo gobierno.

CONCLUSIONES

La actividad de las empresas petroleras en la región zuliana del occidente de Venezuela permitió a los comerciantes de la época sortear escollos y mantenerse para encarar los embates de la crisis económica de la década de 1930. Desde los inicios de la intensificación de la exploración y explotación petrolera, el sector comercial resultó ampliamente beneficiado al incrementarse la demanda de bienes y servicios tanto en Maracaibo, la ciudad-puerto, como en las poblaciones donde se desarrolló la actividad minera. La crisis de los precios del café y el abatimiento progresivo de la producción de la agricultura cafetalera y del cacao afectó el negocio de exportación de estos productos, aunque por el puerto de Maracaibo seguía movilizándose buena parte de la cosecha de café del norte de Santander, en Colombia; la de la cordillera andina, en Venezuela, estaba en franco descenso, y sólo la actividad de los campos petroleros mantuvo el dinamismo del comercio lacustre debido al consumo y la circulación de dinero.

En las ediciones del *BCCC* y la *Revista Mercantil* quedó plasmado que la industria petrolera salvó las operaciones mercantiles y de comercio de la plaza marabina, en razón de la demanda de transporte de maquinarias y materiales, víveres y otros productos que se requerían para la masa laboral, la población asentada en las zonas de explotación o los grupos humanos trashumantes. A finales de 1935, se afirmó que “[l]a industria petrolera

⁴⁴ Esta medida fue considerada tardía por cuanto desde tiempo atrás se había planteado la necesidad de la ayuda gubernamental a la agricultura, sobre todo a los productores de café y cacao. En los boletines de la Cámara de Comercio de Caracas y en la *Revista Mercantil* revisados desde 1920 se insistía en este asunto.

⁴⁵ Gremio de cargadores de mercancías.

sigue siendo elemento de fuerza poderosa en la vida económica zuliana; maquinaria y materiales siguen entrando, procedentes del exterior, a las terminales y depósitos de las compañías explotadoras de aceite mineral”.⁴⁶ El presidente Juan Vicente Gómez, quien gobernó durante 27 años en Venezuela, fue el principal aliciente de las compañías petroleras que llegaron al país para adueñarse de la riqueza minera. El auge del petróleo en el estado Zulia produjo el reacomodo de las fuerzas productivas y de los comerciantes insertos en la dinámica económica de la región del circuito agroexportador de la cuenca del lago de Maracaibo para responder al nuevo orden. Aun cuando la crisis quiso arrastrarlos el gremio comercial logró sobrevivir bajo el amparo de la industria petrolera. Grupos humanos de diferentes localidades del país y de otras latitudes foráneas fueron cautivados y atraídos por la riqueza fácil y la aspiración de mejorar sus condiciones de vida. El petróleo causó la reorganización del espacio regional con la presencia cada vez más acentuada de los nuevos centros industriales y humanos entre 1920 y 1940.

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

- AHZ Acervo Histórico del Estado Zulia, Maracaibo.
AHM Archivo Histórico de Miraflores, Caracas.

Hemerografía

- Comentarios*, Maracaibo.
La Información, Maracaibo.
Occidente, Maracaibo.
Panorama, Maracaibo.

Bibliografía

- BERMÚDEZ, NILDA *et al.*, *El lago de Maracaibo en la historia nacional*, Maracaibo, Acervo Histórico del Estado Zulia/Biblioteca de Temas de Historia del Zulia, 2003.

⁴⁶ *Revista Mercantil*, año XI, núm. 123, 28 de febrero de 1935, p. 2203.

- *et al.*, *Cronistas del lago de Maracaibo*, Maracaibo, Acervo Histórico del Estado Zulia/Comisión V Centenario del Lago de Maracaibo, 2001.
- BENET, FEDERICO, *Guía general de Venezuela*, Leipzig, Imprenta de O. Brandstetter, 1929.
- Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas*, Caracas.
- CARDOZO, GERMÁN, *Maracaibo y su región histórica*, Maracaibo, Editorial de la Universidad del Zulia, 1991 (Colección Centenario, núm. 1).
- El Zulia Ilustrado. Revista Mensual*, Maracaibo, Fundación Belloso, 1980 (2a. edición facsímil).
- GERSTL, OTTO, *Memorias e historias*, Caracas, Ediciones de la Fundación John Boulton, 1977.
- MARTÍNEZ, ANÍBAL, *Cronología del petróleo venezolano*, Caracas, Ediciones Librería Historia, 1970.
- MORILLO, JULIO, “Conferencia dictada el 17 de abril de 1951 en la Universidad del Zulia”, *Revista de la Universidad del Zulia*, vol. 2, núm. 7, 1951, Maracaibo, pp. 75-106.
- NAVA, ROGER y SUSANA DE BAUTISTA, “El lago de Maracaibo, un lago contaminado” en NILDA BERMÚDEZ *et al.*, *El lago de Maracaibo en la historia nacional*, Maracaibo Acervo Histórico del Estado Zulia/Biblioteca de Temas de Historia del Zulia, 2003.
- PARRA, ILEANA, “Fundaciones españolas en la región lacustre” en NILDA BERMÚDEZ *et al.*, *El lago de Maracaibo en la historia nacional*, Maracaibo, Acervo Histórico del Estado Zulia/Biblioteca de Temas de Historia del Zulia, 2003.
- PRIETO, JESÚS, *Huellas históricas petroleras*, Bogotá, Editorial Presencia, 1978.
- RANGEL, DOMINGO, *Capital y desarrollo: la Venezuela agraria*, Caracas, Faces/Universidad Central de Venezuela, 1981.
- Revista Mercantil de la Cámara de Comercio de Maracaibo*, Maracaibo.
- RIVAS, JOSÉ MARÍA, *El comercio de Maracaibo*, Maracaibo, Editorial del Lago, 1982.
- RODRÍGUEZ, MARISOL, “La iniciativa privada zuliana motor del empresariado azucarero nacional (1910-1936)”, *Revista Economía*, Universidad de los Andes Venezuela, nueva etapa, vol. XXXII, núm. 24, julio-diciembre de 2007, Mérida, pp. 11-43.
- , *Cuando llovió azúcar en Bobures... La industria azucarera zuliana, génesis del empresariado venezolano (1890-1940)*, Zulia, Ediciones del Vice Rectorado Académico de la Universidad del Zulia, 2008 (Colección de Temas Universitarios).
- SANTAELLA, RAMÓN, *La dinámica del espacio en la cuenca del lago de Maracaibo*, Caracas, Expediente Editorial José Martí/Faces/Universidad Central de Venezuela, 1989.
- VARGAS, IRAIDA y MARIO SANOJA, *Orígenes de Venezuela. Regiones neohistóricas aborígenes hasta 1500 d. C.*, Caracas, Comisión Presidencial V Centenario de Venezuela, 1999.
- , “Las formaciones sociales antiguas en la cuenca del lago de Maracaibo” en NILDA BERMÚDEZ *et al.*, *El lago de Maracaibo en la historia nacional*, Maracaibo, Acervo Histórico del Estado Zulia/Biblioteca de Temas de Historia del Zulia, 2003.
- VÁSQUEZ, BELÍN, *El puerto de Maracaibo: elemento estructurante del espacio social marabino. Siglo XVIII*, Maracaibo, Universidad del Zulia, 1986 (Cuaderno núm. 14).