

EL COMERCIO Y LAS RUTAS DEL ATLÁNTICO: EL PUERTO DE LA GUAIRA (SIGLOS XIX Y XX)

Catalina Banko

LOS PUERTOS EN LA VIDA ECONÓMICA Y SOCIAL

En el transcurso del siglo XVIII, el dilatado espacio del Atlántico tiene ya establecidas rutas de comercio relativamente estables, menos riesgosas que en las épocas en que corsarios y piratas asolaban los mares, islas y costas del Caribe. A pesar de ello continúan en pie las antiguas fortificaciones y murallas, a las que se suman nuevas construcciones defensivas, destinadas al resguardo de los puertos que, además de plazas mercantiles, eran sitios estratégicos en materia militar.

Desde otra perspectiva, los puertos son algo más que un punto de tránsito de mercancías y personas, algo más que un espacio dotado de una infraestructura adecuada para almacenar mercancías. El puerto representa el ámbito por excelencia para la vinculación entre los pueblos y la comunicación entre culturas diversas. En el escenario portuario, el papel protagonista le corresponde a los navíos, portadores de cargas pero también de apasionantes historias pobladas de aventuras y remembranzas de sitios lejanos. Durante largo tiempo, fueron los navíos un símbolo de la esperanza para el perseguido que busca refugio en otras tierras, para el que pretende encontrar una nueva vida sin privaciones o el que está intentando comenzar un negocio o ampliar los existentes. Eran los barcos el medio para transportar libros prohibidos que, ocultos entre mercancías de diversa índole, daban a conocer el ideario de la corriente liberal, por ejemplo, o traían impactantes noticias sobre la situación política europea o de territorios vecinos.

Al iniciarse el período republicano, los emplazamientos de los puertos en territorios latinoamericanos no sufren mayores variaciones respecto al pasado colonial, a excepción de los casos en que nuevos rubros de exportación han requerido de otros puntos de salida al exterior. Los cambios políticos, como consecuencia de la desaparición de la dominación española, conllevan un mayor dinamismo en los puertos, que podrán recibir barcos procedentes de los más diversos países. Nuevas exigencias se irán imponiendo en la medida en que los navíos modifiquen su tamaño, capacidad, maquinarias, tipos de combustible, lo cual puede requerir de transformaciones en la infraestructura portuaria. Entre tanto, las antiguas murallas y fortalezas pierden preponderancia, al tiempo que se acentúa el dinamismo y el cosmopolitismo de la vida portuaria.

La comunidad portuaria como tal se desenvuelve en torno a los muelles, los almacenes, las oficinas de las casas de comercio y de las compañías de navegación y las aduanas. Son múltiples los servicios ofrecidos por los agentes de carga, seguros y transporte, entre muchos otros. Los obreros, los empleados, los funcionarios de la Hacienda pública, el personal militar, los propietarios de las compañías se constituyen en los principales factores que definen el perfil poblacional de un puerto, a lo que se suma un amplio conjunto de servicios complementarios. Por un lado, los empresarios fundan cámaras de comercio o asociaciones de acuerdo a sus funciones específicas. Por otro, los trabajadores constituyen organizaciones

destinadas a luchar por reivindicaciones salariales y mejoras laborales. Desde el punto de vista institucional, funcionan organismos específicos destinados a la atención de los asuntos relativos a la navegación, cobro de impuestos e infraestructura, entre otros.

Los puertos tienen sus momentos de auge y declinación de acuerdo al ritmo de los ciclos económicos de una nación. El puerto de Buenos Aires, por ejemplo, pasó de ser un olvidado rincón del Atlántico hasta mediados del siglo XIX para convertirse luego en una plaza mercantil de intenso y febril movimiento comercial gracias a la expansión de las exportaciones ganaderas y agrícolas. Millones de inmigrantes transitaron por ese puerto hasta la dramática experiencia de la depresión de los años treinta. Transformado hoy en museo, puede visitarse el histórico Hotel de los Inmigrantes donde se alojaban los angustiados viajeros durante una semana para luego aventurarse por las calles bonaerenses, obtener un trabajo y empezar una nueva vida.

Los cambios económicos que se suscitan a lo largo del siglo XIX implican el crecimiento de nuevos espacios portuarios que darán salida a la producción orientada a los mercados exteriores. Santos es un ejemplo de lo que ocurrió en Brasil con la gran expansión del café en Sao Paulo. Hay puertos que crecen y se transforman en grandes emporios comerciales y otros que decaen, por lo que muchas veces sus pobladores se ven hasta obligados a abandonar el sitio. Los puertos viven momentos de auge con la expansión de la demanda mundial, mientras que el bullicio de los muelles se apaga cuando sobrevienen las crisis económicas. Otras veces, una peste puede ocasionar el cierre total de un puerto, que queda así condenado al aislamiento por un tiempo.

LA GUAIRA Y DIFICULTADES PARA LLEGAR A “BUEN PUERTO”

Desde los primeros años del siglo XVI, la región insular venezolana disfrutó de un breve período de auge con la explotación perlífera que se realizaba en torno a la pequeña isla de Cubagua. Si bien allí no llegó a constituirse un verdadero puerto, sí se estableció un pequeño embarcadero junto a la ciudad de Nueva Cádiz de Cubagua. A partir de 1535 los ostrales comenzaron a agotarse, lo que condujo al progresivo despoblamiento de Nueva Cádiz y finalmente a su total abandono. En aquel pequeño embarcadero se llevaron a cabo las primeras operaciones de transporte marítimo en Venezuela.

Simultáneamente se fue poblando la costa occidental de Venezuela, donde se constituyó en 1535 un puerto en el Cabo de La Vela, en las proximidades de la actual ciudad de Coro. En el transcurso del siglo XVI continuó el proceso de conquista y colonización de territorio venezolano en tanto se constituían en la costa algunos puertos importantes que cobrarían importancia en centurias posteriores: Maracaibo, Cumaná, Angostura, Puerto Cabello y La Guaira.

Focalizaremos nuestra atención en La Guaira, que fue durante siglos el puerto de mayor importancia en territorio venezolano y que aún hoy continúa siendo una plaza mercantil de gran peso en la economía nacional, aunque ya no ocupa el primer lugar que ostentó durante varios siglos. Un rasgo peculiar caracteriza a La Guaira: se trata de un puerto que está separado de la ciudad que le da vida, Caracas, la cual está situada a 26 kilómetros de distancia. Entre ambas localidades, en estrecha interrelación funcional desde hace más de cuatro siglos, se levanta una barrera montañosa atravesada en tiempos coloniales por sinuosos caminos de recuas, a partir de 1845 por un camino carretero y por un ferrocarril desde 1883. Ya en pleno siglo XX, una moderna autopista une a la ciudad de Caracas con el puerto.

La Guaira se caracterizó hasta finales del siglo XIX por ser una incómoda rada que, debido a los inclementes vientos y corrientes marinas, no prestaba abrigo a los barcos, con las consiguientes dificultades para la carga y descarga de mercancías y el traslado de los pasajeros. ¿A qué obedeció entonces la fundación de La Guaira en un sitio tan poco apto por sus condiciones geográficas? La elección respondió a una razón muy simple: este puerto estaba ubicado en un sitio próximo a Caracas, aunque separado por la insalvable cadena montañosa. En este caso, la población no se desplazó como era habitual en América desde la costa hacia el interior, sino desde el interior hacia la costa, fenómeno que llamó la atención a Miguel María Lisboa (1984: 44), diplomático brasileño que visitó Venezuela a mediados del siglo XIX.

La Cordillera del Litoral, que separa Caracas de La Guaira, alcanza los 2.640 metros en el pico denominado Silla de Caracas y una altura máxima de 2.765 metros en el Cerro Naiguatá. El paisaje de la microrregión del litoral central se caracteriza por estrechas terrazas costeras localizadas al pie de la cordillera, espacio que en épocas pasadas estaba cubierto por diversos tipos de sembradíos. Los cronistas afirman que La Guaira fue fundada el 29 de junio de 1589, aunque se carece de documentos para respaldar tal aseveración. Tras su establecimiento, inmediatamente se instalaron piezas de artillería y fortines para la defensa de la plaza, así como también muros para su protección. Pronto sus pobladores se vieron sometidos a los rigores de la vida de todo puerto español ubicado en las costas del Caribe, que será objeto de ataques de corsarios y piratas. Algunas mejoras en la infraestructura se introdujeron a lo largo del siglo XVIII, pero los muelles debían ser constantemente reparados ya que no resistían el fuerte oleaje que, además, impedía que los navíos se aproximaran a la costa. A diferencia de Puerto Cabello, que tenía una tranquila ensenada en la que podían fondear los barcos con toda calma, La Guaira ofrecía constantes inconvenientes para los arribos y las salidas de los barcos.

A fines del período colonial, la población de La Guaira alcanzaba apenas los 8.000 habitantes, en los que estaban incluidos 800 integrantes de la guarnición militar que estaba a cargo de las fortificaciones y baterías de defensa. Los buques debían fondear a cierta distancia de la playa en lugares cuyo lecho de arena blanca permitía que se enterrara con mayor facilidad el ancla.

A pesar de los problemas que ofrecía La Guaira, su tráfico comercial era intenso, especialmente con productos como el cacao, tabaco, añil y tardíamente el café. Las exportaciones se dirigían en su mayor parte a la metrópoli y, a fines de la centuria, también a varias islas del Caribe y a los Estados Unidos a raíz de la paralización del tráfico con España por las recurrentes guerras europeas. Entre los comerciantes destacaban los de origen vasco y los oriundos de las Islas Canarias. Había en La Guaira, alrededor de 1810, 115 vecinos naturales de las Islas Canarias. Con el inicio de la Primera República ingresan algunos comerciantes extranjeros que luego abandonan el país en medio del fragor de las guerras, a lo que se suma el devastador terremoto del Jueves Santo de 1812. Miles son los muertos y desaparecidos, la mayor parte de las viviendas y negocios quedan destruidos. Solamente sobreviven los muelles y las casas de la Aduana. Tales fueron los efectos del desastre natural que se piensa incluso en trasladar el puerto, pero el proyecto queda detenido por la resistencia de algunos comerciantes (Cunill:1987).

Pocos de los negociantes de los viejos tiempos logran sobrevivir con éxito a la crisis del mundo colonial y al caos político y económico que se desencadena entre 1810 y 1821. Uno de estos casos excepcionales está representado por la firma fundada en 1783 por Marcos y José

Ventura Santana, de origen canario, que se convierte décadas más tarde en una próspera casa de comercio que perdurará hasta mediados del siglo XX. En Caracas, la esquina de Santana, posteriormente denominada de Mercaderes, atestigua la significación alcanzada a lo largo del siglo XIX por dicha compañía mercantil de origen canario que puede ser catalogada como la más antigua del país.

LIBERTAD POLÍTICA Y COMERCIAL

Al igual que gran parte del territorio nacional, La Guaira es testigo en los años posteriores de las luchas por la independencia. Bloqueos y desembarcos de tropas constituyen eventos de la vida cotidiana a lo largo de la cruenta y prolongada guerra. El panorama cambia sustancialmente a partir de 1821 con el triunfo de la causa republicana en el centro del país. Tras el derrumbe del sistema colonial y la desaparición de las barreras legales para el comercio, se abren nuevos horizontes para el comercio exterior que se estructura en torno a un nutrido grupo de compañías extranjeras establecidas en los puertos de mayor importancia. La Guaira y Caracas se constituyen en los principales focos de atracción para los comerciantes procedentes de Europa y los Estados Unidos. Aunque en menor número, una tendencia semejante se manifiesta en Puerto Cabello, Maracaibo, Carúpano, Cumaná y Coro. Las casas de comercio, localizadas en puntos estratégicos, se especializan en la exportación de materias primas agrícolas a la vez que se encargan de la introducción de mercancías.

Mientras, crecen las exportaciones en el ámbito del mercado mundial, aun cuando no se manifiestan cambios profundos en la agricultura que continuará sujeta a los patrones productivos tradicionales en los decenios siguientes. Desde finales del siglo XVIII se había ido extendiendo con rapidez el cultivo de café que, a partir de 1830, reemplazará al cacao como principal producto de exportación.

Las nuevas características de las conexiones con el exterior determinan un alto grado de especialización, basado en la aplicación de nuevos métodos y procedimientos mercantiles. Estas actividades son ejecutadas, en la mayoría de los casos, por comerciantes extranjeros que, gracias a la confianza de las firmas europeas o norteamericanas, pueden acceder a convenientes líneas de crédito. Su experiencia en este campo les permite conocer, además, las condiciones específicas de los mercados y contratar los servicios más favorables en materia de transporte y seguros. Todo ello explica la preponderancia que en breve tiempo adquieren las nuevas compañías comerciales. Otra ventaja adicional consiste en el sistema de importación vigente en Venezuela que admite el pago de los derechos aduaneros en plazos relativamente prolongados.

La rápida prosperidad de sus negocios les permite disponer de numerario para proporcionar anticipos y préstamos a los propietarios de haciendas, ante la ausencia de instituciones de crédito especializadas en el ramo. Asimismo, estas sociedades actúan como receptoras de depósitos de dinero y efectúan operaciones de cambio de moneda extranjera.

El grupo más poderoso, conocido como “alto comercio”, establecido en los puertos, está integrado en su mayor parte por firmas importadoras y exportadoras que se configuran en el nexo directo de Venezuela con el mercado mundial. En estrecha vinculación con aquellas compañías, se encuentran numerosos intermediarios que llevan a cabo ventas de tipo mayorista en el ramo de mercancías y, además, se desempeñan como “consignatarios de frutos”, encargados de comprar los productos a los agricultores para su posterior despacho a las plazas exportadoras.

Si bien tanto el “alto comercio” como el sector intermediario están integrados en su mayor parte por extranjeros, debemos precisar que a estos grupos pertenece también un reducido número de negociantes venezolanos, de los cuales algunos conforman empresas independientes, mientras que otros se integran en calidad de socios.

Entre las casas tradicionales, que comenzaron su trayectoria en la etapa posindependentista y prosiguieron con gran éxito en las décadas posteriores, resaltan las firmas pertenecientes a Boulton y Blohm, dos casos muy representativos del gremio mercantil. El británico John Boulton, establecido en La Guaira desde 1826, es el fundador de una de las sociedades de comercio de mayor relieve del país. Georg Blohm, originario de Lübeck, se asocia en 1829 con Dalla Costa en Angostura y, a partir de 1835, constituye en La Guaira una firma que habrá de descollar por la magnitud de sus operaciones. Ambas sociedades se extienden posteriormente a otros puertos del país, alcanzando así preeminencia a nivel nacional. Si bien la mayoría de las empresas circunscribe sus actividades a un determinado ámbito regional, las compañías Boulton y Blohm logran extender su radio de influencia desde La Guaira hacia Maracaibo y Puerto Cabello, además de instalar sucursales en las ciudades más importantes del interior del país.

La presencia de los comerciantes extranjeros contribuye a la difusión de modernas prácticas mercantiles y de nuevos valores e ideas, fundados en los principios liberales de la época. Precisamente, la expansión del capital comercial exige la reformulación de los mecanismos de funcionamiento de las instituciones que rigen las relaciones económicas, en las que aún sobreviven vestigios coloniales en pugna con el libre ejercicio de la iniciativa privada.

Después de constituida la República de Venezuela en 1830, comienza a plantearse el desafío de modernizar algunos elementos de la infraestructura relacionada con el comercio exterior. Solamente dos antiguos caminos de recuas unían Caracas con La Guaira. Por ello se inicia en 1837 la construcción de un camino carretero que fue concluido en 1845, con lo que ya era posible trasladar las mercancías y los pasajeros con mayor rapidez y menor coste. Surge así un nuevo tipo de empresas, encargadas del transporte de pasajeros por medio de carruajes que facilitan la comunicación del puerto con el valle de Caracas.

De gran envergadura son los trabajos encargados a Thomas Walter, reconocido ingeniero norteamericano, para la construcción de un tajamar que pudiera ofrecer abrigo a los barcos, obras que fueron concluidas entre 1845 y 1846. Sin embargo, en este último año un fuerte mar de leva dañó el tajamar y la arena fue cegando parte del muelle. En los años siguientes, la costosa obra quedó inutilizada. El puerto continuó funcionando con todas las dificultades de antaño, a pesar del gran número de embarcaciones, de diversos tamaños y banderas, que allí fondeaban.

Por entonces se va desarrollando una comunidad portuaria de características peculiares. Los comerciantes conforman un cerrado grupo de gran influencia que acostumbra a suscribir diversos documentos para protestar ciertas medidas, reclamar mejoras o formular diversas peticiones. Muy comunes son las representaciones firmadas exclusivamente por los comerciantes de La Guaira, o a veces en unión con las firmas ubicadas en otros puertos.

Por otro lado, va emergiendo con fuerza sorprendente la denominada Caleta de La Guaira, que es el gremio de los estibadores portuarios. En coincidencia con aquellos signos de modernización con la inauguración de la carretera entre La Guaira y Caracas, y las obras del

tajamar, se produce un grave incidente en aquel puerto que genera una especie de levantamiento de la “Caleta insolente”, como fue calificada por Juan Vicente González. En 1845, los caleteros reaccionan en defensa de un marinero español que había huido de un barco norteamericano donde había sido sometido a duros castigos y humillaciones, de acuerdo a su propia versión. Para impedir la entrega del marinero al capitán del barco, como lo había decidido el jefe civil de La Guaira, se alzaron los peones. Se decía que era un movimiento instigado por los líderes de la agrupación opositora al Gobierno: el Partido Liberal. Lo cierto es que este movimiento nos revela la temprana organización de los trabajadores portuarios, aunque con ciertos matices políticos, en un país donde apenas estaba asomando la forma de trabajo asalariada junto a la modalidad del peonaje, en coexistencia con el sistema de esclavitud que se hallaba en plena declinación y próximo a su extinción, hecho que ocurrió en 1854.

En verdad, este tema ha sido poco investigado hasta el momento ya que la información es algo fragmentada e incompleta. Sin embargo, resulta de gran interés observar que en el espacio portuario se constituyen estos primeros grupos de presión, hecho que se explicaría por tratarse de una de las pocas actividades en que era posible una concentración relativamente considerable de trabajadores.

Durante este período, los puertos están administrados por dependencias del Ministerio de Hacienda, de modo que en torno a las aduanas se mueve un número considerable de funcionarios y empleados, a la vez que existen cuerpos militares y de vigilancia.

APOGEO DEL COMERCIO Y LA CORPORACIÓN DEL PUERTO

La época de apogeo de las casas comerciales se sitúa en la segunda mitad del siglo XIX, al manifestarse un notable incremento de las transacciones en el contexto del extraordinario desarrollo del sistema capitalista mundial, en contraste con los modestos avances económicos registrados en las primeras décadas que siguieron a la independencia. A partir de 1870, durante el prolongado período de predominio de Antonio Guzmán Blanco (1870-1888), se perfila la conformación de un sistema político estable y centralizado al tiempo que se dan firmes pasos hacia el afianzamiento de las bases económicas mediante la reorganización de las finanzas públicas y el fomento de las inversiones extranjeras y del progreso material.

En medio de estas prometedoras circunstancias se define una nueva fisonomía de las casas comerciales por su vinculación con negociaciones de crédito público y contratos con el Estado, además de participar como miembros de las juntas de fomento abocadas a promover la construcción de obras públicas. Asimismo, se desenvuelven como agentes de empresas mineras, compañías navieras y de ferrocarriles.

En 1874, Antonio Guzmán Blanco encarga un primer proyecto de modernización del puerto de La Guaira al ingeniero Daniel Dibles, pero los trabajos que se inician no contemplan la construcción de un nuevo tajamar para cortar el fuerte oleaje que batía el puerto (Arcila: 1961, 328). Por ello, se resuelve iniciar negociaciones con otros inversores hasta que en 1885 se firma un contrato con una firma inglesa que obtiene el derecho exclusivo para la construcción y conservación de un puerto en la rada de La Guaira y su explotación por 99 años. La empresa recibe la denominación de The La Guaira Harbour Corporation, mejor conocida como la Corporación del Puerto. Este contrato trae una serie de problemas ya que, al igual que en los negocios de ferrocarriles, contiene en sus cláusulas la garantía de hasta el 7%

de rendimiento anual a la inversión, lo que entrañaba peligrosos compromisos para el futuro (Castillo: 1998, 31-40).

La compañía se compromete a construir un tajamar, mejorar y ampliar el número de muelles, almacenes de depósito y líneas férreas para conducir carga y pasajeros de los muelles a la aduana y de esta a los buques. Asimismo, debía atender al embarque, desembarque, almacenaje y acarreo de las mercancías de importación y exportación y de cabotaje, todo bajo las órdenes e inspección de los empleados de impedir el contrabando. Los jefes de la Aduana Marítima tienen jurisdicción sobre el terreno que ocupan las obras del puerto. La compañía está autorizada para contratar el servicio de las canoas que exige el desembarque y embarque de mercancías y frutos. Se dispone que la Caleta de La Guaira quedaría eliminada después de dos meses, plazo que se concede a los peones que la componen para que busquen colocación en la misma empresa o en el servicio del comercio para el transporte de las mercancías y frutos desde la aduana a los almacenes o viceversa. Finalmente, la empresa construye un rompeolas de concreto, de 625 metros de largo y 45 pies de profundidad, además de varios muelles de hierro, un faro, líneas férreas y almacenes (Rojo: 2000, 26-27).

Una parte de los trabajos es concluida alrededor de 1889. Sin embargo, como el Gobierno no considera satisfactorias las obras realizadas, se inicia un largo litigio con la corporación. En 1894, la empresa renuncia a la garantía del 7% y reduce a la mitad lo que el Gobierno debía pagar por servicios del puerto para sus propias importaciones. A raíz de las obras del tajamar se suceden conflictos con la Caleta desde 1889, que se reeditan en 1908 y más tarde en 1919. Es sintomático que en plena dictadura gomecista (1908-1935) se hubiera podido llevar a cabo una huelga de los trabajadores portuarios por mejoras salariales. Más interesante aún resulta el hecho de que en 1920 se constituye la Asociación de Obreros de la Corporación del Puerto de La Guaira. Poco después se reinician los conflictos entre los trabajadores y la compañía (Rojo: 2000, 44-45).

Las relaciones entre la corporación y el Gobierno fueron bastante accidentadas y plagadas de reclamaciones y litigios a lo largo de casi medio siglo de vigencia del contrato. En 1923, el Gobierno es informado del interés de un consorcio norteamericano para adquirir la empresa. Los ingleses, sin embargo, prefieren que la adquisición sea realizada por el mismo Gobierno y no por una firma estadounidense (Boletín: 1970, 193-194). En este aspecto, habría que tomar en cuenta las pugnas de intereses entre ambas naciones en aquellas décadas en que, además, estaba adquiriendo auge la explotación petrolera en Venezuela. En los años treinta, el Gobierno inicia conversaciones con el objetivo de nacionalizar la empresa, hecho que se concreta en el año 1936 cuando el 30 de noviembre se decreta la adquisición de los activos de la firma por Bs. 21 millones. Esta medida se adopta tomando en cuenta la necesidad de reconstruir y mejorar los puertos, revisar las tarifas e impuestos y modificar las condiciones de funcionamiento portuario.

Para esa fecha, recién se estaba reactivando lentamente la economía venezolana, después del demoledor impacto de la crisis de 1929 en la agricultura exportadora, al tiempo que el volumen de las importaciones se redujo en el contexto de la prolongada depresión económica de los años treinta. Varias prominentes empresas se hallaban sensiblemente afectadas por la grave situación reinante.

A las secuelas de la depresión se suman poco después los efectos de la Segunda Guerra Mundial que provocan la virtual paralización de las exportaciones agrícolas hacia Europa y, lo más grave, conducen al establecimiento de un sistema de control de importaciones que habrá

de generar fuertes perjuicios al sector mercantil, habituado a negociar en un ambiente de libertades económicas. Además de padecer las repercusiones de la coyuntura bélica, las sociedades comerciales deben abandonar sus facultades bancarias y de cambio de divisas, por disposición legal de 1940, tras la creación del Banco Central de Venezuela. Sin embargo, es menester acotar que dichas funciones ya habían comenzado a decaer desde los años de la Primera Guerra Mundial con el surgimiento de nuevos institutos de crédito nacionales y extranjeros. En este nuevo contexto, caracterizado por la declinación de la economía agroexportadora y el peso creciente de la explotación petrolera, se inscribe la irreversible crisis de las tradicionales y polifacéticas casas comerciales fundadas en el siglo XIX por extranjeros, pero administradas luego por sus descendientes nacidos en Venezuela.

PROCESO DE MODERNIZACIÓN EN LA SEGUNDA POSGUERRA

Desde principios de los años cuarenta y, de manera especial, en la siguiente década se construyen grandes rompeolas y se amplía el número de muelles y almacenes, en la medida en que se incrementan las importaciones de bienes en el marco de una economía en constante expansión gracias a los ingresos petroleros. La Guaira era en aquellos años el segundo puerto del país. En 1948, de los 3.500 metros cuadrados de muelles, le correspondían 1.000 a La Guaira y 1.400 a Puerto Cabello. A las ampliaciones del puerto se une la construcción de la autopista entre Caracas y La Guaira, que habrá de representar un paso extraordinario para agilizar las comunicaciones entre ambas localidades.

En el marco de las políticas expansivas del primer gobierno de Carlos Andrés Pérez se resuelve en 1975 la creación del Instituto Nacional de Puertos, por tomar en consideración el carácter estratégico del sistema portuario. El INP estaba adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones y todo lo relativo a materia portuaria quedó bajo control del Estado. Todas las actividades son administradas y supervisadas por el INP. En la medida en que se incrementan de manera notable las importaciones, la capacidad del puerto resulta insuficiente, por lo que se generan congestionamientos de buques y los almacenes no tienen espacio para guardar las mercancías. Por ello, es menester realizar nuevas ampliaciones y acondicionamiento de muelles para la recepción de los contenedores, que se constituyen en una nueva modalidad para el transporte marítimo internacional. A inicios de la década de los ochenta, el puerto de La Guaira recibe el 32% del total nacional de buques y moviliza el 28% de la carga (Venezuela, Distrito Federal: 1981).

A partir de 1989 se inicia una nueva etapa en la que el Estado comienza a desprenderse de responsabilidades que había adquirido anteriormente, en el contexto de un creciente déficit fiscal y un alarmante proceso inflacionario. Se considera la necesidad de disminuir el papel económico del Estado, en tanto que el mercado sería considerado como la máxima instancia para la asignación de los recursos. Queda eliminado el Instituto Nacional de Puertos, cuya administración es transferida a cada uno de los estados que integran la República. Sin embargo, La Guaira sigue perteneciendo al Distrito Federal, entidad que corresponde a la jurisdicción nacional y no descentralizada. Por ello se constituye en 1992 la empresa Puertos del Litoral Central C.A., cuyo capital pasa a ser administrado por el Fondo de Inversiones de Venezuela con la finalidad de iniciar el proceso de privatización con la idea de obtener mayor rendimiento y eficiencia, e incrementar la tecnificación de los servicios portuarios (FIV: 1993). Desde el año 1991 todas las operaciones portuarias y movilización de cargas son realizadas por empresas privadas, denominadas Operadores Portuarios.

En las últimas décadas se ha modificado sustancialmente el negocio portuario mediante los contenedores que en tiempos de globalización permiten integrar las redes de transporte terrestre entre sí, evitar las rupturas de carga y aligerar los flujos de mercancías (UCV, Cendes: 2001).

En el año 2001 es suprimido el FIV por decreto presidencial y las acciones de Puertos del Litoral Central pasan a formar parte del patrimonio del Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela (BANDES). En 2004 se modifica la asignación de las acciones de Puertos del Litoral Central que son transferidas del BANDES al Ministerio de Infraestructura (MINFRA).

La Guaira, al igual que los otros puertos del país, requiere de una urgente modernización para adaptar su infraestructura a las nuevas características del comercio internacional. Por esta razón, el actual Gobierno ha promovido la firma de un convenio con Portugal para emprender obras de adecuación y ampliación del puerto e incrementar así su operatividad. En tal sentido, es necesario extender las áreas de almacenaje, el número de puestos de atraque para los portacontenedores, ampliar los espacios de almacenamiento a cielo abierto y maximizar la capacidad de manejo de contenedores. Actualmente es una exigencia que un puerto cuente con muelles dotados de grúas automatizadas.

Más allá de las actuales obras de remodelación que se harán en el puerto, a fin de modernizar su infraestructura, resulta también muy importante dirigir la atención hacia la conservación de las edificaciones que aún perduran y proceden de la etapa colonial y del siglo XIX, con miras a preservar el patrimonio cultural e histórico asociado a la vida marítima y a los puertos.

BIBLIOGRAFÍA

- AIZPURUA AGUIRRE, Ramón: "El comercio exterior de Venezuela", *El Congreso en la Historia*, Caracas, noviembre 1994, núm. 27.
- ÁLVAREZ, Mercedes: *Comercio y comerciantes y sus proyecciones en la independencia venezolana*, Caracas: Tipografía Vargas, 1963.
- ARCILA FARIAS, Eduardo: *Historia de la ingeniería en Venezuela*, Caracas: Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961.
- *Centenario del Ministerio de Obras Públicas*, Caracas: Ministerio de Obras Públicas, 1974.
- ARMAS CHITTY, J. A. de: *Historia de Puerto Cabello*, Caracas: Ediciones del Banco del Caribe, 1974.
- Asamblea Nacional: *Ley general de puertos*, Caracas, 2002.
- BANKO, Catalina: *El capital comercial en La Guaira y Caracas 1821-1848*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1990.
- BASTERRA, Ramón de: *Los navíos de la Ilustración*, Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República de Venezuela, 1954.
- BERGLUND, Susan: *El crédito mercantil de Páez a Guzmán Blanco. Un análisis de la actuación de la casa Boulton*, Caracas, trabajo de ascenso presentado en la UCV (sin fecha).
- Boletín del Archivo Histórico de Miraflores: *Informe sobre la Aduana de La Guaira para el Ministro de Hacienda*, año VIII, núm. 43, 1966.
- BOTELLO, Oldman: *Estados de Venezuela: Distrito Federal, Departamento Vargas*, núm. 2, enero 1981.
- BOULTON, Andrés: *150 años de la Casa Boulton*, Caracas: Italgráfica, 1977.
- BRITO FIGUEROA, Federico: *Historia económica y social de Venezuela*, Caracas: UCV, 1975.
- Cámara de Comercio de La Guaira: *Boletín Estadístico*, La Guaira, 1966-1967.
- Cámara de Comercio de La Guaira: *Revista 60 Aniversario Cámara de Comercio de La Guaira*, Cámara de Comercio de La Guaira, 2002.
- CARDOZO GALUÉ, Germán: *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860*, Maracaibo: Universidad del Zulia, 1991.
- CARRILLO BATALLA, Tomás Enrique (compilación): *Historia de las finanzas públicas en Venezuela*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, t. XV y XVI, 1985.
- *Leyes económicas de la República Aristocrática. Régimen del general José Antonio Páez 1830-1848*, Caracas: Academia Nacional de Ciencias Económicas, 1995.
- CASTILLO DE LÓPEZ, Haydée: *La nacionalización del puerto de La Guaira*, Los Teques (Venezuela): Fondo Editorial ALEM, 1998.
- CONDE, Javier: *Comercio*, Caracas: Cigarrera Bigott Sucs, 1982.
- CODAZZI, Agustín: *Resumen de la geografía de Venezuela*, París: Imprenta de H. Fournier y Comp., 1841.
- CUNILL GRAU, Pedro: *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*, Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1987.

- Diccionario de Historia de Venezuela*, Caracas: Fundación Polar, 2ª edición, 1997.
- Estados Unidos de Venezuela: “Congreso Nacional” en *Gaceta Oficial*, Caracas, núm. 3.758, 14 de mayo, 1886.
- Estados Unidos de Venezuela: “Congreso Nacional” en *Gaceta Oficial*, Caracas, núm. 6.098, 11 de mayo, 1894.
- Estados Unidos de Venezuela: “Presidencia de la República” en *Gaceta Oficial*, Caracas, núm. 19.125, 1 de diciembre, 1936.
- FERRIGNI VARELA, Yoston: *La crisis del régimen económico colonial en Venezuela, 1770-1830*, Caracas: Banco Central de Venezuela, 1999.
- Fondo de Inversiones de Venezuela: “Privatización”, *Boletín del FIV*, Caracas, año 3, núm. 15, 1993.
- Fondo de Inversiones de Venezuela: *Puerto La Guaira*, Caracas: Italgráfica, 1993.
- GERSTL, Otto: *Memorias e historias*, Caracas: Fundación John Boulton, 1977.
- GONZÁLEZ DELUCA, María Elena: *Los comerciantes de Caracas*, Caracas: Cámara de Comercio de Caracas, 1994.
- GONZÁLEZ, Luis Enrique: *La Guayra. Dos siglos de historia*, Caracas: Amazonas Artes Gráficas, 1983.
- Instituto del Patrimonio Cultural: *Vargas: patrimonio en emergencia*, Caracas: Instituto del Patrimonio Cultural, 2000.
- LISBOA, Miguel María: *Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador*, Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1984.
- LÓPEZ, Casto Fulgencio: *La Guayra. Causa y matriz de la independencia hispanoamericana*, Caracas: Concejo Municipal del Distrito Federal, 1976.
- LUCENA SALMORAL, Manuel: “Características del comercio entre La Guaira y España durante la revolución caraqueña 1808-1812”, *El comercio del Caribe con España a comienzos del siglo XIX: los terminales de La Guaira, Veracruz, La Habana, Portobelo-Panamá y de los puertos norteamericanos*, Caracas: Universidad de Alcalá de Henares/Universidad de Murcia, 1983.
- *El comercio caraqueño a fines del período español*, Caracas, Universidad Santa María, 1984.
- *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Caracas: Grijalbo, 1994.
- MACHADO RIVERO, Eduardo: *Caraballeda Golf Yacht Club*, Caracas: Cromotip, 1973.
- Mare Nostrum* (Órgano informativo de la Universidad Marítima del Caribe): “Semblanzas de La Guaira”, año 1, núm. 6, 2004.
- MARTÍNEZ, Emma: *El comercio importador-exportador en Caracas y La Guaira 1820-1830*, Caracas: Universidad Santa María (mecanografiado), 1986.
- MARTÍNEZ, Luis Óscar: *La ciudad amurallada y sus diez y siete fortalezas*, Caracas: Gobernación del Distrito Federal, 1992.
- Ministerio de Obras Públicas: *Memoria*, Caracas: Imprenta Federal, 1875.
- NOUEL, Bernardo: *Puerto de La Guaira. Historia – Vivencia – Visión*, Caracas: Nouel Ingenieros Consultores, 1991.

- PACHECO, Yolanda: *Comercio y casas comerciales en Puerto Cabello*, Caracas, Tesis doctoral presentada en la Universidad Católica Andrés Bello, 2003.
- PÉREZ VILA, Manuel y Graziano Gasparini: *La Guaira. Orígenes históricos – Morfología urbana*. Caracas: Ministerio de Información y Turismo, 1981.
- Puertos del Litoral Central S.A.: *Anuario 1999-2000*, La Guaira: PLC, S.A., 2001.
- República de Venezuela: “Ley que crea el Consejo Nacional de Puertos y el Instituto Nacional de Puertos” en *Gaceta Oficial* núm. 1.787, 22 de diciembre, 1975.
- ROJO, Zulay M.: *El puerto de La Guaira. Una inversión extranjera 1885-1937*, Mérida (Venezuela): Archivo Arquidiocesano de Mérida, 2000.
- Sir Robert Ker's Porter Caracas Diary 1825-1842*, Caracas: Editorial Arte, 1966.
- Sociedad Económica de Amigos del País de Caracas: *Anuario de la provincia de Caracas de 1832 a 1833*, Caracas: Imprenta de Antonio Damirón, 1835.
- TARNOI, Ladislao: *El Nuevo Ideal Nacional de Venezuela*, Madrid: Ediciones Verdad, 1954.
- Timonel* (Órgano divulgativo de la Fundación Cátedra Flotante de Venezuela), año 5, núm. 36, mayo, 2007.
- TROCONIS DE VERACOECHEA, Ermila: *La tenencia de la tierra en el Litoral Central de Venezuela*, Caracas: Universidad Simón Bolívar, 1979.
- Universidad Central de Venezuela/Cendes: *Estado Vargas – Litoral Vargas*, Caracas: UCV, 2001.
- VIVAS RAMÍREZ, Fabricio: “La economía colonial” en *Los tres primeros siglos de Venezuela 1498-1810*, Caracas: Fundación Eugenio Mendoza, 1991.