

# EL PUERTO DE LA GUAIRA Y LA ECONOMÍA AGROEXPORTADORA VENEZOLANA (SIGLO XIX)

## LA GUAIRA'S PORT AND VENEZUELA'S AGRICULTURAL EXPORT ECONOMY (19<sup>TH</sup> CENTURY)

*Catalina Banko de Mousaki*

### RESUMEN

Tras la conclusión de las guerras por la independencia en Venezuela, un gran número de casas importadoras y exportadoras de origen extranjero se establecen en La Guaira, el principal puerto de ese territorio desde tiempos coloniales. Con el propósito de comprender el papel de esa plaza mercantil, la investigación habrá de tomar en cuenta los siguientes factores: las características y la evolución de la infraestructura portuaria, las vinculaciones con Caracas y su hinterland, además de analizar las conexiones con puertos locales y extranjeros, así como también los cambios institucionales en el sistema de administración aduanera y la tipología de las comunidades de empresarios y trabajadores.

**PALABRAS CLAVE:** La Guaira, comercio exterior, siglo XIX, casas comerciales, economía agroexportadora.

### ABSTRACT

On having concluded the wars for the independence in Venezuela, there has been established a great number of foreign import/export houses in La Guaira, the main port of the country since colonial times. In order to understand the economic role of this port, the research will consider the following factors: the characteristics and evolution of harbour infrastructure, connections to Caracas and the hinterland, including links to domestic and foreign ports, as well as institutional changes in the system of customs administration, and the typology of the business and workers communities.

**KEYWORDS:** La Guaira, foreign trade, 19th Century, import/export houses, agricultural export economy.

---

*Catalina Banko de Mousaki:* Historiadora. Escuela de Economía de la Universidad Central de Venezuela. Edificio FaCES, piso 2, Ciudad Universitaria, Caracas, 1015-A. 58 212 5741932, catalinabanko@gmail.com

## INTRODUCCIÓN

La economía agroexportadora se va consolidando progresivamente a lo largo del siglo XVIII en territorio venezolano. El fomento de algunos cultivos, como el cacao, tabaco, añil y tardíamente el café, se traduce en la expansión del intercambio con la metrópoli y, a fines de la centuria, también con San Thomas, colonia danesa en el Caribe, y los Estados Unidos gracias a los permisos otorgados para comerciar con países amigos y neutrales. El monopolio detentado por la Compañía Guipuzcoana (1728-1785) había estimulado la inmigración de numerosos vascos que se radicaron en La Guaira, Caracas y Puerto Cabello, principalmente, donde se encontraba asentado también un nutrido grupo de comerciantes de origen canario. Desde el período colonial, La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo, Angostura, Carúpano, Cumaná, Barcelona y La Vela de Coro son los puertos habilitados para recibir navíos provenientes de ultramar. Entre ellos, La Guaira conserva la posición más destacada gracias a su proximidad con Caracas, el centro urbano que cuenta con mayor concentración poblacional y que, desde 1777, pasa a ser la capital de la capitanía general de Venezuela.

Al instaurarse el libre comercio, tras el triunfo de la causa republicana, las relaciones económicas con el exterior adquieren creciente dinamismo y comienzan a arribar barcos de las más diversas procedencias, por lo que en el futuro será necesario emprender transformaciones para adaptar la infraestructura portuaria a las exigencias de un intenso tráfico y a las nuevas características de los navíos con mayor capacidad de tonelaje.

En el presente artículo nos proponemos estudiar el papel del puerto de La Guaira durante el siglo XIX en el contexto de la economía agroexportadora venezolana. Desde una perspectiva histórica se analizará la dinámica comercial de dicho puerto y el desempeño de las numerosas y sólidas firmas mercantiles allí radicadas, además de indagar en las reformas del sistema de administración de la aduana y el proceso de modernización de su infraestructura y vías de comunicación. Si bien el trabajo se focaliza en el siglo XIX, estimamos pertinente presentar un breve esbozo en torno a la evolución de La Guaira en tiempos coloniales<sup>1</sup>.

### 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 los alrededores de la pequeña isla de Cubagua. Simultáneamente se fue explorando la costa occidental, donde se fundó en 1535 un puerto en el cabo de La Vela, en las proximidades de la actual ciudad de Coro. Durante el siglo XVI, se establecieron varios puertos estratégicamente ubicados a lo

largo de la costa del Caribe. La Guaira fue declarada desde 1580 como el sitio donde se podían recibir las mercancías destinadas a Caracas. En 1589 se publicaron las ordenanzas que reglamentaban el uso de dicho puerto y, desde finales del siglo, se comenzaron a instalar piezas de artillería y fortines para la defensa de la plaza, así como también muros para su protección<sup>2</sup>.

El puerto de La Guaira se caracterizaba 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. En realidad, su localización en un sitio de tales condiciones obedeció a la consideración de su proximidad a Caracas, ya que el movimiento poblador se estaba desplazando desde el interior hacia la costa en busca de una salida marítima cercana<sup>3</sup>.

Otro rasgo peculiar identifica a La Guaira: se trata de un puerto que está separado de la ciudad de Caracas con la que mantiene una estrecha y permanente interrelación funcional. Entre ambas localidades 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.

A fines de del siglo XVIII, la población de La Guaira alcanzaba apenas a 8.000 habitantes en los que estaban incluidos 800 integrantes de la guarnición militar que atendía 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 el ancla se hundiera con mayor facilidad. A pesar de tales trastornos, a través de sus muelles se movilizaban significativos volúmenes de cacao, tabaco y añil. Entre 1793 y 1797, dicho puerto concentró el 94.3% de las exportaciones de la capitanía general de Venezuela. Entre los artículos enviados al exterior en ese lapso, el cacao representaba el 62.2% del total, seguido por el añil con el 20.9% y el tabaco con el 10.3%. Por entonces, el café tenía una presencia exigua en las colocaciones en el mercado exterior<sup>4</sup>. Con referencia a la vida del puerto, Pedro Cunill Grau afirma: “A finales del período colonial el aspecto del paisaje de La Guaira es abigarrado. El espacio de su poblamiento se organiza a partir del puerto donde se efectúa la carga y descarga por canoas, caracterizada por el desorden de las faenas. Luego se entra a la ciudad por la puerta de las fortificaciones, diseñándose en torno de la Calle Real el imponente edificio de la Aduana, numerosos almacenes de depósito de mercaderías y casas de dos pisos de comerciantes y agentes”<sup>5</sup>.

#### COMERCIO Y CASAS COMERCIALES EN LAS PRIMERAS DÉCADAS REPUBLICANAS

Con el inicio de la Primera República ingresan algunos comerciantes extranjeros que luego abandonan el país al estallar los enfrentamientos

armados, situación que se agrava con los devastadores efectos del terremoto de 1812. Miles son los muertos y desaparecidos en La Guaira, mientras la mayoría de las viviendas y negocios quedan destruidos, aunque los muelles y las casas de la Aduana logran sobrevivir a la catástrofe.

Al igual que gran parte del territorio nacional, La Guaira es escenario de las luchas por la independencia. Bloqueos y desembarcos de tropas constituyen eventos frecuentes a lo largo de la cruenta y prolongada guerra<sup>6</sup>. Sobre el impacto de la contienda en el movimiento comercial, Yoston Ferrigni sostiene que, de acuerdo al resultado de sus investigaciones, es necesario diferenciar dos etapas: la primera se extiende de 1810 a 1814, lapso en el que efectivamente se padece una profunda recesión debido a los constantes trastornos políticos y a la virulencia de la guerra. Al respecto el autor señala que la zona norte de la provincia de Caracas fue “escenario de una sangrienta lucha, que desorganizó la actividad agrícola, produjo una desarticulación entre los puertos y los centros de producción y redujo el intercambio con España”<sup>7</sup>. En ese período se registra en La Guaira la presencia de buen número de barcos ingleses, estadounidenses, holandeses y daneses, muchos de ellos provenientes de San Thomas. Durante la segunda etapa, entre 1815 y 1821, el comercio experimenta un notable crecimiento en la medida en que la región central permanece durante varios años bajo la dominación realista, a lo que se suma la recuperación económica de España tras la expulsión de los invasores franceses<sup>8</sup>.

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 restricciones para el intercambio, se abren nuevos horizontes para el comercio exterior que se estructura en torno a un nutrido grupo de compañías integradas por alemanes, ingleses, franceses, norteamericanos, italianos, holandeses y daneses. La Guaira y Caracas se configuran en los principales focos de atracción para los negociantes procedentes del exterior. Una tendencia similar se manifiesta en Puerto Cabello, Maracaibo, Carúpano, Cumaná y Coro, aunque el número de inmigrantes es menor. Las casas de comercio, localizadas en puntos estratégicos, se especializan en la extracción de materias primas agrícolas a la vez que se encargan de la introducción de mercancías.

La primera ley relativa al régimen aduanero es promulgada el 14 de octubre de 1830, tras la separación de Venezuela de la *República de Colombia*. En la misma se precisa que los puertos habilitados de la República para el comercio con el exterior son Angostura, Pampatar, Juan Griego, Carúpano, Cumaná, Barcelona, La Guaira, Puerto Cabello, La Vela de Coro y Maracaibo. Esta normativa es modificada pocos años más tarde al dictarse la Ley del 12 de mayo de 1834, que restringe la autorización para el tráfico

internacional a los siguientes puertos: La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo, Angostura, Carúpano, Cumaná, Barcelona y la Vela de Coro<sup>9</sup>.

A partir de 1830 se registra un notable incremento de la demanda mundial de materias primas lo que incentiva la expansión de los espacios agrícolas. Gracias al estímulo de los buenos precios alcanzados por el café, dicho producto pasa a ocupar desde 1830 el primer lugar en el cuadro de las exportaciones, mientras que el cacao pierde su tradicional preponderancia, a pesar de las ventajas comparativas con que contaba este género de producción por su elevada calidad y reducida competencia en el mercado internacional. Por entonces, otros puertos venezolanos están disputando a La Guaira su supremacía en el comercio exterior, aunque a través de sus muelles continúa transitando todavía el 47% de las exportaciones y el 61% de las importaciones del país, datos que por si solos explican las motivaciones de la atracción ejercida por esta plaza mercantil que brindaba excelentes oportunidades para iniciar fructíferos negocios.

La rápida prosperidad de las casas comerciales, instaladas a partir de 1821, se refleja en su capacidad para proporcionar anticipos y préstamos a los propietarios de haciendas, ante la ausencia de instituciones de crédito especializadas en el ramo. Asimismo, esas sociedades actúan como receptoras de depósitos de dinero y efectúan operaciones de cambio de moneda extranjera.

El grupo más poderoso está integrado en su mayor parte por comerciantes extranjeros, a cargo de las importaciones y exportaciones, que se configuran en el nexo directo de Venezuela con el mercado mundial. En estrecha vinculación con aquellas compañías, pertenecientes al denominado “alto comercio”, se encuentran los 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.

En cuanto a los nexos económicos que las firmas mercantiles foráneas mantienen con el exterior, no es posible formular una caracterización general, ya que cada casa comercial tiene rasgos singulares. Muchas de ellas son autónomas con respecto al control de compañías ubicadas en el extranjero. Otras se han instalado en los años veinte y treinta en calidad de filiales de empresas que estaban fuera de Venezuela. Este es el caso de Powles & Co., E. Mocatta & Co. y W. Ackers & Co., todas ellas procedentes de Inglaterra. Stroh & Co. tiene su sede en Bremen y posee agencias en Baltimore y La Guaira. Otras veces, miembros de familias dedicadas al comercio o a la industria en los Estados Unidos y Europa, se establecen por su cuenta en otros países, aunque manteniendo vínculos económicos con la firma originaria<sup>10</sup>.

Durante la década de los treinta, gran parte del comercio venezolano se realiza a través de las islas de San Thomas, Curazao y Trinidad, colonia

danesa, holandesa e inglesa, respectivamente. Estas plazas mercantiles de las Antillas cumplen el rol de intermediarias entre Venezuela y las naciones europeas. Esta situación perdura hasta mediados de los años cuarenta cuando se empieza a imponer el tráfico directo gracias a la navegación de vapor. Aparte de los mercados insulares del Caribe, los puertos con los que se mantienen estrechas relaciones comerciales son: Liverpool, Hamburgo, Filadelfia, Nueva York y Burdeos.

Las operaciones de importación se efectúan con base en el siguiente proceso: los barcos llegan a La Guaira consignados a nombre de determinada compañía que reside en dicho puerto y es responsable de la respectiva contratación. A su vez, las mercancías están consignadas a nombre de comerciantes que pueden estar ubicados en La Guaira o en otros centros urbanos, especialmente en Caracas. Asimismo, con frecuencia es posible hallar nombres de negociantes radicados en Puerto Cabello en calidad de consignatarios, hacia donde se traslada el barco después de haber dejado parte del cargamento en La Guaira. La posterior distribución de las mercancías en Caracas y ciudades del interior está generalmente en manos de los agentes de las grandes firmas de La Guaira.

En cuanto a la exportación de materias primas, este proceso tiene su inicio con los “avances” de dinero otorgados a los agricultores por parte de los “consignatarios de frutos” o por los agentes de las casas de La Guaira. Dichos anticipos son entregados con la finalidad de cubrir los principales costos de producción, sobre todo los destinados a las cosechas. Dichos consignatarios o los mencionados agentes se encargan de recibir los frutos que luego son despachados a La Guaira, donde son almacenados por los exportadores y embarcados en los navíos que están consignados a nombre de estos últimos con dirección a los puertos estipulados en las contrataciones.

En La Guaira, en estrecha conexión con los valles de Aragua, valles del Tuy, Guarenas, Guatire y el Litoral Central, se puede observar el predominio de los capitalistas ingleses, muchos de los cuales abandonan el país durante la década de los cuarenta, a causa de la reorientación de la política exterior británica que desde entonces encamina su protección hacia los comerciantes vinculados con sus propias colonias en detrimento de sus intereses en América. En la medida en que se alejan los ingleses, las casas alemanas adquieren mayor preponderancia. Otro factor decisivo para el ascenso de los germanos radica en su capacidad de adaptación a las transformaciones del comercio internacional, en el tránsito del tráfico indirecto a través de San Thomas a las relaciones directas con Europa. Por otra parte, los alemanes absorben gran parte del incremento de las importaciones inglesas, provenientes en elevado porcentaje de Liverpool, y casi la totalidad de las procedentes de Hamburgo y Bremen. Entre los alemanes sobresalen los nombres

de Blohm, Becker, Ruete, Röhl, Lagrange, Engelke, Harassowitz, Eisenblatt y Neckelmann.

Entre los años treinta y cuarenta, se observa el ascenso de varias casas nacionales de antigua data que pasan a ocupar un rol sobresaliente en el comercio exterior: Escobar, Marturet y Gonell. Algunos de los franceses que alcanzan un lugar destacado son los siguientes: Fleury, Reynaud y Moreau. En el ramo de consignación de frutos se encuentran reconocidas compañías localizadas en Caracas, como las pertenecientes a las familias Azpúrua, Espino y Mosquera. La firma más antigua del país había sido instalada en Caracas en 1783 por Marcos y José Ventura Santana, oriundos de las islas Canarias. Se trata de una próspera casa cuyas operaciones perduran hasta mediados del siglo XX.

Dos comerciantes extranjeros merecen una consideración especial por su significación económica a lo largo del siglo XIX e incluso durante la siguiente centuria. Se trata de John Boulton, de origen británico, y Georg Blohm, procedente de Lübeck. El primero se estableció en La Guaira desde 1826, siendo el fundador de una de las sociedades de mayor relieve del país. Georg Blohm se asocia en 1829 con el comerciante veronés Juan Bautista Dalla Costa en Angostura y, a partir de 1835, constituye en La Guaira una compañía que habrá de descollar por la magnitud de sus operaciones<sup>11</sup>. Ambas empresas se caracterizan por la rápida prosperidad de sus negocios. John Boulton decide extender su radio de acción a Puerto Cabello en 1851 y a Maracaibo en el año 1876. Por su parte, Georg Blohm fortalece sus negocios en Puerto Cabello en 1847 y funda una representación en Maracaibo en 1854. Estas compañías poseen además sucursales en otras ciudades del interior que se encuentran dentro de la red de distribución de mercancías y de adquisición de frutos para la exportación.

Hasta el inicio de la República, solamente dos antiguos caminos de recuas unían a Caracas con La Guaira. En 1837 se celebra un contrato para la construcción de un camino carretero que es concluido en 1845, con lo que ya es posible trasladar las mercancías y los pasajeros con mayor rapidez y menor costo. Surge así un nuevo tipo de empresas especializadas en el transporte carretero 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 para ofrecer abrigo a los barcos, el cual es finalizado en 1846. Sin embargo, en este último año un fuerte mar de leva daña el tajamar, mientras la arena va cegando parte del muelle. En los años siguientes, la costosa obra queda inutilizada y el puerto continúa 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 grupo compacto que logra articular excelentes conexiones con los círculos políticos de mayor influencia. Con frecuencia son publicadas en la prensa representaciones firmadas exclusivamente por los comerciantes de La Guaira, o bien en unión con los de Caracas, con la finalidad de exigir la implantación de ciertas leyes a favor de los negocios mercantiles, o para presentar reclamaciones ante la adopción de medidas contrarias a sus intereses. Se trata de un grupo de presión que tiene gran incidencia en las resoluciones que se adoptan con relación a la legislación sobre préstamos de dinero, hecho que habrá de acarrear serios conflictos en las décadas posteriores, como fue el caso de la famosa Ley de Libertad de Contratos de 1834. Tardía es la organización corporativa de los empresarios, ya que recién a fines de 1893 es creada la Cámara de Comercio de Caracas, seguida por la de Maracaibo al año siguiente<sup>12</sup>.

Como parte de la comunidad portuaria se encuentran los estibadores agrupados en la denominada Caleta de La Guaira, que podría ser calificada como una de las primeras formas de agremiación, aunque incipiente, en Venezuela. Estos trabajadores están a cargo de las tareas vinculadas con la carga, descarga, almacenamiento y traslado de mercancías, labores que por su propia naturaleza exigen de la presencia de numerosos jornaleros que son empleados de acuerdo a los requerimientos del movimiento de los muelles. En coincidencia con los signos de modernización visibles tras 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 violenta protesta de la "caleta insolente", así calificada por Juan Vicente González. En 1846, los caleteros reaccionan en defensa de un marinero español que huyó 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 del Partido Liberal, la agrupación opositora al gobierno<sup>13</sup>. Lo cierto es que este movimiento nos revela la temprana movilización de los trabajadores portuarios en un país donde apenas estaba asomando el empleo asalariado, en coexistencia con el sistema de esclavitud que se hallaba en plena declinación y próximo a su extinción, hecho que ocurrió en 1854.

Las labores de carga y descarga de mercancías se desenvuelven en torno a los muelles, los almacenes y las oficinas de las casas de comercio, las cuales cuentan con el auxilio de los servicios ofrecidos por los agentes de las líneas navieras, las compañías de seguros y las empresas encargadas del transporte de carga. Todas estas actividades se llevan a cabo bajo la vigilancia del personal que conforma el resguardo militar de los puertos y la super-

visión de los funcionarios de las aduanas, en representación del Ministerio de Hacienda, responsable de los controles navieros y del cobro de impuestos.

Las aduanas son las encargadas de controlar la circulación de las mercancías y de la recaudación de aranceles. Una detallada legislación regula las características de los buques, tripulaciones, uso de banderas, la habilitación de puertos para la importación y exportación y para las operaciones de cabotaje. A pesar de que la aduana de La Guaira es la que registra el mayor movimiento comercial del país, cuenta con un reducido plantel de funcionarios de Hacienda, al frente de los cuales se encuentra un administrador, acompañado de algunos “interventores” y un encargado de verificar el peso de los cargamentos. Esta estructura muy simple, que no pasa de once empleados en 1834, se mantiene relativamente estable hasta la década de los setenta cuando gracias al aumento de los recursos y a la creciente complejidad de las labores aduaneras, sobre todo a nivel de las importaciones, fue menester incorporar nuevos cargos especializados: cajero, liquidador, tenedor de libros, intérprete, jefe de cabotaje, copistas de planillas y expedientes y un oficial de estadística. Aparte estaban los miembros del resguardo, encabezados por un comandante con el apoyo de cabos y celadores.

#### TIEMPOS DE MODERNIZACIÓN Y EXPANSIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR

Aunque están separadas por una barrera montañosa, La Guaira y Caracas forman parte de un eje económico en el que ambas localidades mantienen una estrecha interrelación funcional. Hacia mediados del siglo XIX, buena parte de las labores administrativas de La Guaira se había trasladado a Caracas, donde están emplazadas las sedes de la mayoría de los poderosos importadores-exportadores que centralizan un amplio y complejo entramado de conexiones mercantiles que se irradian hacia el exterior y al interior del espacio regional que conforma su hinterland. En consecuencia, se hace cada vez más necesario agilizar las comunicaciones entre la capital y su puerto. A mediados del siglo XIX se difunden varios proyectos modernizadores en esa materia que no llegan a concretarse. En 1851 se presenta una propuesta para construir un ferrocarril entre Caracas y La Guaira, empresa que podría haber aportado incalculables beneficios al tráfico entre el principal puerto del país y la capital de la República. A pesar de la exigencia de contar con medios de transporte modernos con la finalidad de reducir los fletes, dicho plan no tuvo acogida. Es evidente que todavía no estaban dadas las condiciones para la atracción de inversiones en ese campo.

En 1855 se suscribe un contrato entre el ciudadano español Manuel de Montúfar y Francisco Aranda, secretario de Interior, Justicia y Relaciones Exteriores para la instalación de una “línea de comunicación electromagnética” entre Caracas y La Guaira. De esta manera se inaugura el servi-

cio telegráfico en Venezuela que con posterioridad se extenderá a Puerto Cabello, Valencia y La Victoria.

A mediados del siglo XIX se observa claramente la disminución del peso relativo de La Guaira. En 1854-1855, este puerto concentra el 46% de las importaciones y solamente el 35% de las exportaciones<sup>14</sup> en la medida en que, gracias al aumento de la demanda mundial de café, se extienden los cultivos hacia las laderas y valles de la cordillera de la costa y la región andina<sup>15</sup>.

La época de apogeo del comercio exterior 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<sup>16</sup>.

Por entonces, el poder económico de las más reconocidas casas comerciales, de manera especial las situadas en La Guaira y Caracas, no descansa ya exclusivamente en el control del intercambio exterior y en el suministro de créditos, sino que se sustenta también en su participación en la gestión económica del Estado a través de especulaciones de crédito público y contratos con el gobierno, además de promover la constitución de entidades bancarias. Asimismo, se desempeñan como agentes de los inversores extranjeros en empresas mineras, navieras y de seguros. Estrechas suelen ser las relaciones de algunos comerciantes con las esferas del poder político. Un buen ejemplo es el caso del alemán Carlos Engelke, naturalizado venezolano, quien por su amistad con el presidente Juan Crisóstomo Falcón recibe la propuesta de ocupar la cartera de Hacienda, designación que no acepta por considerar que debido a su origen extranjero podría herir la susceptibilidad de algunos políticos locales<sup>17</sup>. En cambio, sí accede al nombramiento de administrador de la Aduana de La Guaira, cargo que reviste una extraordinaria importancia en la época.

Las alianzas con el sector mercantil se fortalecen a partir de 1870, cuando Antonio Guzmán Blanco incorpora a las más sólidas firmas de La Guaira y Caracas al negocio bancario. Se trata de la experiencia de la Compañía de Crédito, encargada de recaudar los ingresos aduaneros, pagar las órdenes del presupuesto y dar anticipos al gobierno. La actuación de ese poderoso grupo otorga solidez y solvencia al instituto, que demuestra su eficiente desempeño a través de la puntual atención de las obligaciones fiscales<sup>18</sup>. Durante las casi dos décadas de dominio guzmancista, las inversiones extranjeras reciben

preferente consideración, especialmente las relacionadas con ferrocarriles, explotación aurífera, asfalto, alumbrado de gas, telégrafo y cable submarino.

Dada la significación económica del puerto de La Guaira, el primer ferrocarril que se instala en Venezuela es precisamente el que enlaza dicho puerto con Caracas. Gracias al empeño de Antonio Guzmán Blanco por construir dicha línea férrea, en octubre de 1880 el gobierno suscribe un contrato con el norteamericano William Pile para la ejecución de tal obra. Los trabajos quedan concluidos en el año 1883 y la inauguración del ferrocarril forma parte de las celebraciones del centenario del natalicio de Simón Bolívar. María Elena González Deluca subraya que se trató de una verdadera “hazaña tecnológica” por haber sido realizada en el lapso de dos años con un recorrido de algo más de 33 kilómetros “a través de quince puentes y viaductos, ocho túneles y numerosos terraplenes”<sup>19</sup>. Comienza así a funcionar el primer ferrocarril en Venezuela, lo que habrá de redundar en amplios beneficios para las casas comerciales establecidas en La Guaira y Caracas. Es menester resaltar que la carga transportada por el ferrocarril desde el puerto hacia Caracas era cuatro veces mayor que el del trayecto hacia la costa, dado el elevado volumen de importaciones que se dirigía a la capital de la República<sup>20</sup>.

A finales del siglo XIX, Puerto Cabello está ocupando la primera posición en las exportaciones venezolanas, gracias a la expansión de la frontera agrícola en su dilatado hinterland que se extendía hasta los llanos y las tierras larenses. Posteriormente, Maracaibo habrá de convertirse en el primer puerto exportador del país por concentrar la salida del café proveniente de la región andina venezolana y del departamento Santander de la vecina Colombia. En 1884-1885, las exportaciones de La Guaira representan el 26%, proporción que disminuye al 24% en 1893-1894. En los mismos años, Maracaibo aumenta su participación del 28 al 30%.

Después de varias décadas de abandono de todo intento de transformación de la infraestructura portuaria de La Guaira, en 1874 se encarga un proyecto de modernización al ingeniero Daniel Dibles, pero los trabajos emprendidos no contemplan la construcción de un nuevo tajamar para cortar el fuerte oleaje que batía el puerto<sup>21</sup>. Por ello, se resuelve entablar negociaciones con otros inversores hasta que en 1885 se suscribe 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, bajo la denominación de The La Guaira Harbour Corporation, mejor conocida como la Corporación del Puerto. De este contrato se derivan diversos contratamientos ya que, al igual que las concesiones de ferrocarriles, contiene en sus cláusulas la garantía de hasta el 7% del rendimiento anual de la inversión, lo que entrañaba peligrosas obligaciones para el futuro<sup>22</sup>.

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 entre la aduana y los muelles. Asimismo, debe atender el embarque, desembarque, almacenaje y acarreo de las mercancías de importación y exportación y de cabotaje. Dicha sociedad está autorizada para contratar el servicio de las canoas que exigen las tareas de embarque y desembarque. Después de diversos conflictos con las autoridades, se logra la construcción de 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<sup>23</sup>. Sin embargo, como el gobierno no considera satisfactorias las obras realizadas, se inicia un largo litigio con la corporación. En 1894, la compañía renuncia a la garantía del 7% y reduce a la mitad el monto que el gobierno debía pagar por servicios del puerto para sus propias importaciones<sup>24</sup>. Las querellas no cesan en las décadas siguientes, por lo que en el año 1936 se decreta la nacionalización del puerto de La Guaira que queda nuevamente bajo la administración del gobierno nacional.

## CONCLUSIONES

La falta de articulación entre las regiones y la segmentación de los mercados constituyen dos factores que tienen influencia decisiva en la evolución de la economía nacional desde el siglo XIX hasta las primeras décadas de la siguiente centuria. En el cuadro de una economía agroexportadora que se caracteriza por la baja productividad agrícola, el escaso dinamismo interno y la elevada dependencia de las manufacturas extranjeras, es natural que el centro de la vida económica se desenvuelva en torno a los puertos desde donde se irradian las vinculaciones con el exterior y el intercambio hacia el interior de los espacios regionales. De esta manera se estructuran complejas redes tanto para la distribución de mercancías y el acopio de materias primas como para los sistemas de pago. Por entonces, las aduanas marítimas constituyen la principal fuente de suministro de los ingresos fiscales.

En tal sentido, el puerto de La Guaira ocupa una posición privilegiada por disponer de la mayor capacidad importadora y por movilizar, hasta mediados del siglo XIX, casi el 50% de las exportaciones. En consecuencia, para los negociantes extranjeros, el establecimiento de una casa de comercio en dicho puerto se convierte en una codiciada meta, actividad que se complementa con mucha frecuencia con el desempeño de cargos consulares en representación de los respectivos países de origen. En La Guaira se consolidan precisamente las más sólidas fortunas en el ámbito mercantil, punto de partida para su posterior extensión hacia otros circuitos regionales en expansión. El prolongado predominio del puerto de La Guaira comienza a

debilitarse en la segunda mitad del siglo XIX con la ampliación de la superficie agrícola en zonas cuyas exportaciones se canalizan a través de Puerto Cabello y Maracaibo.

Para los negociantes instalados en La Guaira, la proximidad con la capital de la República, además de significar el contacto con el núcleo urbano más poblado del país y, por tanto, el mayor centro de consumo, tiene otra connotación importante: la posibilidad de establecer fructíferos lazos con los medios políticos caraqueños y utilizar algunas de estas relaciones para propiciar la aprobación de reformas legislativas favorables al sector mercantil. Esta tendencia se hará más notoria aún en la segunda mitad del siglo XIX.

El sector mercantil tiene un papel protagónico en el cuadro de las transformaciones económicas que se operan en tiempos de la autocracia guzmancista, período en el que se aplica un conjunto de reformas que apuntan a la eficiencia del aparato administrativo, la unificación nacional y la modernización económica. Aun cuando la exportación de productos agrícolas continúa siendo el eje de la economía nacional, se aprecia un mayor dinamismo, especialmente en los centros urbanos, gracias a los programas de obras públicas y las inversiones de capital extranjero, alentadas por el clima de estabilidad y la confianza en las políticas auspiciadas por Antonio Guzmán Blanco. En este contexto, el centro del eje económico conformado por La Guaira y Caracas, se desplaza del puerto hacia la capital de la República donde ya se encuentran radicados los más destacados comerciantes de la época, cuyas funciones se han ampliado con la atención de los negocios bancarios, contratos de obras públicas y la representación de los inversores extranjeros.

## BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, Mercedes: *Comercio y comerciantes y sus proyecciones en la independencia venezolana*, Caracas: Tipografía Vargas, 1963, p. 42.
- ACADEMIA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES: *Leyes y Decretos de Venezuela 1830-1840*, Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1982, Tomo 1, p. 172.
- ARCILA FARÍAS, Eduardo: *Centenario del Ministerio de Obras Públicas*, Caracas: Ministerio de Obras Públicas, 1974, p. 328.
- BANKO, Catalina: *El capital comercial en La Guaira y Caracas 1821-1848*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1990, pp. 334-336.
- CARDOZO GALUÉ, Germán: *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860*, Maracaibo: Universidad del Zulia, 1991, p. 65.
- CARTAY, Rafael: *Historia económica de Venezuela 1830-1900*, Valencia: Vadell Hnos., 1988, pp. 65-78.
- CASTILLO DE LÓPEZ, Haydée: *La nacionalización del puerto de La Guaira*, Los Teques (Venezuela): Fondo Editorial ALEM, 1988, pp. 31-40.
- CUNILL GRAU, Pedro: *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*, Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1987, p. 486.
- FERRIGNI VARELA, Yoston: *La crisis del régimen económico colonial en Venezuela 1770-1830*, Caracas: Banco Central de Venezuela, 1999, pp. 166-122.
- GONZÁLEZ DELUCA, María Elena: *Los comerciantes de Caracas*, Caracas: Cámara de Comercio de Caracas, 1994, p. 136.
- *Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco*, Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2001, pp. 46-50.
- LISBOA, Miguel María: *Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador*, Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1954, p. 44.
- NUNES DÍAZ, Manuel: *El Real Consulado de Caracas (1793-1810)*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984, p. 460.
- PÉREZ VILA, Manuel y Graziano GASPARINI: *La Guaira. Orígenes históricos – Morfología urbana*, Caracas: Ministerio de Información y Turismo, 1981, pp. 61-76.
- ROJO, Zulay M.: *El puerto de La Guaira. Una inversión extranjera 1885-1937*, Mérida: Archivo Arquidiocesano de Mérida, 2000, pp. 26-27.
- WALTER, Rolf: *Los alemanes en Venezuela. Desde Colón hasta Guzmán Blanco*, Caracas: Asociación Cultural Humboldt, 1985, pp. 171-180.

## NOTAS

- <sup>1</sup> El presente trabajo forma parte del proyecto de investigación “Los puertos y la configuración del tejido empresarial en las ciudades atlánticas (siglos XIX y XX)”, auspiciado por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y el Ministerio de Educación y Ciencia de España, y el Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico de la Universidad Central de Venezuela.
- <sup>2</sup> Manuel Pérez Vila y Graziano Gasparini: *La Guaira. Orígenes históricos – Morfología urbana*, Caracas: Ministerio de Información y Turismo, 1981, pp. 61-76.
- <sup>3</sup> Miguel María Lisboa: *Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador*, Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1954, p. 44. El hecho de que la fundación de La Guaira fuera el resultado de un movimiento de población que se desplazó desde el interior hacia la costa, llamó la atención de Miguel María Lisboa, diplomático brasileño que visitó Venezuela a mediados del siglo XIX.
- <sup>4</sup> Manuel Nunes Díaz: *El Real Consulado de Caracas (1793-1810)*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984, p. 460.
- <sup>5</sup> Pedro Cunil Grau: *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*, Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1987, Tomo I, p. 486.
- <sup>6</sup> Mercedes Álvarez: *Comercio y comerciantes y sus proyecciones en la independencia venezolana*, Caracas: Tipografía Vargas, 1963, p. 42.
- <sup>7</sup> Yoston Ferrigni Varela: *La crisis del régimen económico colonial en Venezuela 1770-1830*, Caracas: Banco Central de Venezuela, 1999, Tomo II, p. 119.
- <sup>8</sup> *Ibíd.*, pp. 116-122.
- <sup>9</sup> ACADEMIA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES: *Leyes y Decretos de Venezuela 1830-1840*, Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1982, Tomo 1, pp. 172.
- <sup>10</sup> Catalina Banko: *El capital comercial en La Guaira y Caracas 1821-1848*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1990, pp. 344-346.
- <sup>11</sup> Rolf Walter: *Los alemanes en Venezuela. Desde Colón hasta Guzmán Blanco*, Caracas: Asociación Cultural Humboldt, 1985, pp. 171-180.
- <sup>12</sup> María Elena González Deluca: *Los comerciantes de Caracas*, Caracas: Cámara de Comercio de Caracas, 1994, p. 136.
- <sup>13</sup> “Porvenir”, en *Diario de la Tarde*, Caracas, n.º. 67, 14.08.1846. “Derrota de la autoridad pública”, en *El Liberal*, n.º. 606, Caracas: 11.07.1846.
- <sup>14</sup> Rafael Cartay: *Historia económica de Venezuela 1830-1900*, Valencia: Vadell Hnos., 1988, pp. 65-78. El autor realiza un exhaustivo análisis de las tendencias del comercio exterior en Venezuela.
- <sup>15</sup> Germán Cardozo Galué: *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860*, Maracaibo: Universidad del Zulia, 1991, p. 65.
- <sup>16</sup> María Elena González Deluca: *Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco*, Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2001, pp. 46-50.
- <sup>17</sup> “Ministerio de Hacienda” en *El Federalista*, Caracas: 9.11.1863.
- <sup>18</sup> María Elena González Deluca, op.cit., pp. 83-86.
- <sup>19</sup> *Ibíd.*, p. 232.
- <sup>20</sup> *Ibíd.*, p. 240.
- <sup>21</sup> Arcila Farías, Eduardo: *Centenario del Ministerio de Obras Públicas*, Caracas: Ministerio de Obras Públicas, 1974, p. 328.
- <sup>22</sup> Haydée Castillo de López: *La nacionalización del puerto de La Guaira*, Los Teques (Venezuela): Fondo Editorial ALEM, 1988, pp. 31-40.

<sup>23</sup> Zulay M. Rojo: *El puerto de La Guaira. Una inversión extranjera 1885-1937*, Mérida: Archivo Arquidiocesano de Mérida, 2000, pp. 26-27. A raíz de las obras del tajamar se suceden conflictos con la Caleta desde 1889, que prosiguen hasta la segunda década del siglo XX en plena dictadura gomecista.

<sup>24</sup> *Ibíd.*, pp. 44-45.