

# ECONOMICA DE

EVOLUCION

MARACAIBO

DOMINGO ALBERTO RANGEL

En el Zulia se encontraron desde el Descubrimiento los caminos de las gentes más dispares. De ese encuentro de aventureros españoles e italianos sobre la misma cubierta de una carabela brotó el nombre de Venezuela y encontró más tarde, en la fantasía de Vespucci, denominación definitiva nuestro continente. El Zulia ya estaba predestinado a ser esquina para el cruce de pueblos e intereses en el tapete de la historia. Los alemanes de Nicolás Federmann pasaron por sus selvas atormentados de oro y los de Ambrosio Alfinger dejaron allí sus huesos cuando el metal se trocó en flechazos. Por el Lago jugaron esos guerrilleros del mar que fueron los piratas. Ingleses que seguían a Francis Drake, holandeses y aquellos franceses cuyo caudillo fue El Olonés hicieron del Zulia una como casa de vecindad donde Europa quería acomodarse entre cuchilladas y cañonazos.

Estabilizada la dominación colonial, el Zulia será encrucijada y encuentro de europeos. A través de su puerto las regiones del interior de Venezuela y de la Nueva Granada se comunican con el Caribe y el Atlántico. El puerto de Maracaibo crece en la Colonia porque no hay para los Andes venezolanos y para las regiones aledañas, que más tarde se llamará Colombia, otro boquete marítimo. El magro excedente de la provincia de Mérida fluye hacia Europa por conducto de Maracaibo y en sus muelles se depositan los escasos productos ultramarinos que es posible comprar.

## ECONOMÍA DEL CACAO

Va apareciendo así un circuito económico perfectamente diferenciado que entre Caracas y Bogotá, capitales demasiado distantes, perfila su autonomía. La vocación mercantil de Maracaibo y su capacidad integradora derivan de esas condiciones que hacen del Lago y de su puerto el único respiradero de un inmenso "hinterland".

Hacia España van las mercancías que se extraen de nuestras tierras y de allá, de ese mundo europeo que crece y se transforma vienen todos los productos. Encontrar un puerto idóneo que haga de ombligo constituye una de las primeras tareas de la política colonial. Más que a la capital administrativa que despacha oficios y tramita procesos judiciales, las ciudades de aquella época tendían a la búsqueda de ese puerto que permitía explotar a los indios y disfrutar de un opulento nivel de vida. Para los españoles no tenía sentido doblegar a los aborígenes si, al mismo tiempo, las riquezas no entraban a los canales de circulación cuya última etapa estaba en Europa.

El Zulia nace desde el puerto de Gibraltar, como bodegón que recibe el cacao o los cueros de las provincias de Mérida y Pamplona y deposita el aceite y las telas que esos productos compran en España. La colonia es en Maracaibo una lenta preparación para el papel de intermediario que las características del capitalismo dominador imparten a los puertos de América desde el amanecer de nuestras sociedades.

Cuando aparezca la República de Venezuela, más allá de Carabobo, Europa estará sufriendo las consecuencias de la Revolución Industrial.

Las industrias de Europa necesitan materias primas que el Viejo Continente no puede proporcionar y las gentes arracimadas en las ciudades, ricas o pobres, demandan productos exóticos que permitan mejorar su nivel de vida o conocidos alimentos para asegurar la subsistencia. América Latina es enganchada, como si fuese un vagón, por la locomotora industrial que desde Inglaterra y otros países europeos imparten sus normas a todo el planeta. Venezuela no puede ser ajena a tal proceso.

## ECONOMÍA DEL CAFÉ

El influjo del comercio mundial significa para Venezuela un estímulo a la producción de café que entra a figurar, casi con el mismo rango del azúcar, entre las mercancías exóticas que el gusto o las necesidades de Europa reclaman a los continentes atrasados. El consumo internacional de café se expande con vertiginosa velocidad en los últimos dos tercios del siglo XIX. Ya para 1.900 el mundo consume cerca de

quinientos millones de sacos, cifra bastante más alta que el millón escaso en que se había situado hacia 1.850.

La intensa demanda de café para una población urbana que exige nuevos productos en Europa primero y más tarde en la América del Norte, constituye un mecanismo de orientación para la economía venezolana.

Desde mediados del siglo XIX crece en los Andes venezolanos, con capitales y mano de obra procedentes de las viejas explotaciones esclavistas de Barinas, la producción de café. Las cifras revelan la magnitud del esfuerzo allí realizado. Hacia 1.850, la comarca andina cosecha unos cien mil sacos de café. Cuando cierre el siglo XIX, de sus cafetales saldrán unos setecientos mil sacos. Este inusitado incremento se explica por la calidad de los suelos, excepcionalmente aptos para el café y por la abundancia de mano de obra y de capitales que la descomposición de la economía barinesa va aportando sin cesar. La emergencia del café desplaza en Venezuela el centro de gravedad mercantil hacia Maracaibo. La riqueza cafetera sólo tiene una garganta para fluir hacia los centros internacionales: el puerto de Maracaibo.

Como en la época del Descubrimiento, las corrientes mundiales de la expansión y de la audacia,

heraldos de situaciones nuevas, van a encontrarse de nuevo en Maracaibo. Aparecen las casas alemanas que vienen a comprar el café procedente de los Andes y a suministrar a aquella economía los útiles y bienes de consumo que requiera su desarrollo. Una estructura mercantil y financiera raya en nuestro panorama. Las casas alemanas se convierten en el primer instrumento de acumulación y en la más importante fuerza de orientación de nuestra economía. Son ellas las que simbolizan la nueva dependencia que de España, vencida por nuestra rebelión de 1.810, pasa a los países que en Europa avanzan por el camino del capitalismo. Aquellas firmas alemanas actúan como Banco Central, oficinan de bancos comerciales y monopolizan todo el tráfico internacional del Occidente de Venezuela. Dentro del esquema que va creándose, las casas otorgan créditos, regulan el cambio extranjero, fijan los precios y determinan la asignación de los recursos de inversión.

## CAPITALISMO REGIONAL

Maracaibo será en el siglo XIX la única ciudad integradora que haya en Venezuela. Las economías andinas de Venezuela y Colombia, estas últimas en los valles aledaños a Cúcuta, son sus tributarias. Nada surge o se consolida allí sin que Maracaibo lo determine o lo decida. Los nuevos cafetales, la expansión del comercio local, la dirección de las fuerzas económicas en la vasta región que se extiende entre Boconó y Pamplona requieren la venia preliminar de Maracaibo. A la capital zuliana afluyen los cargamentos de café, cada vez más importantes, que constituyen el primer rubro de las exportaciones venezolanas. Y de Maracaibo transitarán hacia las zonas cafeteras los enseres y productos más variados. Es en Maracaibo donde se acumulan los intereses de los capitales otorgados en préstamos por las casas alemanas a sus clientes del interior de Venezuela. A Maracaibo recalca la utilidad que proporcionan las operaciones cambiarias y mercantiles.

La ciudad crece y se proyecta sobre su "hinterland" con potencia incontrastable. Allí se promueven y financian los tres ferrocarriles que unirán las faldas andinas

con los puertos del sur del Lago y en sus directorios comerciales se organizarán las empresas de la navegación lacustre. Una burguesía europea que acumula sin cesar cambiará rápidamente el aspecto de la urbe. Para las firmas comerciales se construyen grandes bodegones y casas de estilo alemán que recordarán, en pleno trópico, la arquitectura de Hamburgo. Se amplían las calles y aparecen los boulevares de arena. Los alemanes necesitan calmar el calor y para refrescarles la garganta se instalan las fábricas de cerveza. El puerto empieza a cubrirse de edificios. La rada de Maracaibo es ya, a principios de este siglo, la más activa y congestionada de todo el país.

Esta cultura mercantil, de intermediarios entre una Venezuela sembradora y un mundo de compradores, engendrará ciertos frutos técnicos para el Maracaibo que hace de capital para todo el occidente. El dinero que acumulan las casas alemanas y el que guardan allí los cafetaleros de los Andes exige un banco. Maracaibo tendrá el primer instituto bancario de Venezuela. Los naufragios del Lago gestarán la pri-

mera empresa de seguros marítimos que haya conocido nuestro país. La seguridad del comercio reclamará el alumbrado eléctrico que llegará a Maracaibo antes que a la Caracas de las postrimerías del siglo XIX. Por aquel puerto integrador y dominante Venezuela conocerá los instrumentos técnicos y los métodos de organización que el capitalismo está difundiendo por el planeta.

La burguesía maracaibera de los últimos años del siglo XIX, mezcla de alemanes estirados con zulianos que con ellos prosperan y dirigen, disfruta ya de un nivel de vida excepcional en el país de las guerras civiles y de los despotismos embrutecedores. Separada de la Venezuela caudillesca y guerrera por un abismo geográfico, vinculada a los Andes donde las gentes encuentran en el café una ocupación más tentadora que la de matarse, Maracaibo alcanza una estabilidad que sirve de alero a la acumulación constante y al mejoramiento por asimilación de las técnicas que Europa y Norteamérica irradian hacia la periferia. Pronto, una huella de mene, olfateada en Londres, cambiará más todo ese panorama.

## ECONOMÍA DEL PETRÓLEO

La llegada del petróleo inaugura, paradójicamente, la decadencia del Zulia y la descomposición del sistema de acumulación y de poder que Maracaibo había construido desde el siglo XIX. En los primeros años del "chorro" hay una equívoca impresión de riqueza. Miles de trabajadores se vuelcan hacia los matorrales de Lagunillas y de Cabimas donde la vegetación va siendo suplantada por la ya típica selva de cabrias que caracteriza a la industria petrolera. Veinte mil hombres trabajan en el petróleo para 1929. Los salarios de esos obreros valen más que los irrisorios impuestos pagados por las compañías al fisco nacional. Ochenta millones de bolívares cancelan aquel año las empresas extranjeras a sus asalariados mientras las contribuciones entregadas al gobierno no llegan a los cincuenta millones.

De todo el país vienen al Zulia los aventureros que olieron una oportunidad, los mercachifles del "barato

baisano", los jugadores para los dados de los coronales gomecistas que se instalan en Cabimas y las prostitutas que aprenden a decir "yes" cuando las requieren los gringos. Los campamentos petroleros emulsionan esa masa heterogénea bajo la égida de una nueva cultura. Entre el Zulia y el país se abre un abismo aún mayor que el de los tiempos del café.

Los zulianos y quienes llegan a sus tierras petroleras son los primeros que en nuestra geografía caen bajo las novísimas alienaciones de un capitalismo ya faustiano para usar la palabra de Oswald Spengler. El "Quaker", los "Pan Cakes", el "Banana Split", el "Pay Roll", los "Corn Flakes" y, suprema deidad, la Coca Cola, ingresan a Venezuela por el portillo del Zulia. Frente a la Venezuela que seguía adormecida en su siesta de paludismo y tiranía, el Zulia erige este tinglado de imitación norteamericana.

## EVOLUCIÓN DEL % DE LAS EXPORTACIONES VENEZOLANAS

AÑOS	café y cacao	PETRÓLEO
1910	78%	--
1920	92%	
1930	15%	83%
1940	4%	94%
1950	3%	96%
1960	2%	90%

### CENTRALISMO EMPOBRECEDOR

Pero el petróleo desencadena el más vasto proceso de centralización que haya registrado nuestro país. Cuando, después de la Segunda Guerra Mundial, la producción aceitera crece como no se había visto antes, los ingresos del fisco se expanden porque el Estado viene consiguiendo la elevación de sus participaciones. Ese flujo de riqueza en auge sostenido se encamina hacia Caracas, dueña de las palancas del poder. Los presupuestos nacionales trepan y dejan atrás el filo de los mil millones. Empieza a consolidarse una estructura que obliga al gobierno a gastar su ingreso en obras públicas y en nóminas burocráticas elevadísimas. Se construyen las carreteras y autopistas que salen y regresan a Caracas,

convertida en centro inapelable de la vida nacional. La mitad del presupuesto se gasta en la capital. Van desapareciendo, arrolladas por el automóvil, las autonomías regionales y con ellas los sistemas económicos que tenían su eje en ciudades como Maracaibo.

La riqueza agrícola tradicional, anemiada por las nuevas condiciones, terminará desplomándose. En Caracas van a juntarse las corrientes migratorias internas porque es allí donde irradia su fuerza el petróleo. Si el aceite mineral es producido en Lagunillas, sus frutos pasan a Caracas que es la gran expropiadora de los recursos venezolanos. Todo el país gira en torno de su capital donde se perfila el primer centro de consumo y radican las palancas financieras y el cruce de todos los caminos. Maracaibo pasa, sin que los zulianos se percaten del proceso, de capital de un sistema propio que ella había forjado a simple satélite de Caracas. El crecimiento de la ciudad se detiene, sus fuerzas productivas quedan estancadas y un aspecto de vejez va invadiendo sus casas y calles. El testimonio más patético de la liquidación de Maracaibo por las corrientes del centralismo está en el centro de la ciudad que aún hoy se parece a una urbe del siglo XIX. Cualquier ciudad pequeña del centro de Venezuela tiene más aire contemporáneo que Maracaibo. El acaparamiento del poder y de la riqueza por Caracas condujo a esa consecuencia. La economía zuliana, llega, en virtud de este proceso, al estancamiento absoluto. Mientras el Zulia sostiene a Venezuela, entregando el 60% de las rentas del fisco, sus actividades se abisman en la liquidación. La paradoja de región rica y economía pobre alcanza las dimensiones del sarcasmo.

### FUTURO ESPERANZADOR

Este cuadro de desolación en que hoy se encuentra el Zulia por la dictadura del centralismo alienado a los intereses extranjeros podría cambiar en el futuro. La economía venezolana va a convertirse, dentro de este sistema obviamente, en exportadora de bienes de la industria pesada. No sólo de petróleo vive el hombre. Los grandes centros del capitalismo, apoplético como nunca, demandan acero y productos petroquímicos. Esas mercancías ya no pueden elaborarse a costos tan bajos en los países avanzados del planeta. Más económico resulta producirlas en las latitudes subdesarrolladas. Una nueva división internacional del trabajo empieza a gestarse. Las naciones de la periferia, esclavas del imperialismo, van a ser llevadas a instalar acerías y plantas petroquímicas para suministrar a Europa y a los Estados Unidos los insumos básicos que derivan de esas industrias. El Zulia tiene inmensas perspectivas en este campo. Con gases que se pierden en la atmósfera y un petróleo inexhausto, las orillas del Lago de Maracaibo van a convertirse en baluarte petroquímico de alcances mundiales. No hay la menor duda de que en el futuro uno de los grandes emporios de tal industria radicará en las proximidades de Maracaibo. nuestra economía, llevada de la mano por los intereses que la condicionan, buscará para el Zulia ese desenlace. Mientras eso ocurre en los planos de la economía mundial a la cual es obediente la Venezuela alienada, nuestras relaciones con el resto de la América Latina van a cambiar.

La integración latinoamericana es una realidad ineludible. Cualquiera sea el sistema de producción que impere en definitiva y al margen de las modalidades que priven en nuestras relaciones con otros conti-

nentes, las naciones de la América Latina unirán sus economías. La integración pertenece a lo que pudiéramos llamar las fuerzas de la Historia que tramonatan todos los obstáculos y se tragan todos los plazos. En el Pacto Andino el Zulia tiene posibilidades infinitas, pues Venezuela va a ser proveedora allí de bienes de la industria pesada. Maracaibo se encuentra mejor situada que ninguna otra ciudad de nuestro país para enviar a las naciones andinas aquellos objetos que, viniendo de la industria pesada, constituyen la clave de ventajas comparadas de que goza nuestra economía. Es posible que Maracaibo entre a formar un nuevo circuito económico, no ya orientado hacia Venezuela como ocurrió hasta que brotaron los manantiales de petróleo, sino hacia la costa atlántica de Colombia.

Disponiendo de mayores recursos financieros, dueña de materias primas, ubicada en envidiable posición geográfica, Maracaibo bien podría comandar una organización cuyos otros polos serían Barranquilla y Cartagena. La Capital zuliana proporcionaría en ese intercambio, los bienes de la industria pesada. A su turno recibiría de aquellas dos ciudades colombianas múltiples artículos de la industria ligera. Ese circuito marítimo bien podría extenderse hasta Buenaventura en Colombia y Guayaquil en el Ecuador. Esta perspectiva, desde luego, no estorbaría la función del Zulia como proveedor mundial de productos petroquímicos de base dentro de una nueva división internacional del trabajo que las empresas dominantes en Europa y la América del Norte ya emplazan y desarrollan.

En todo caso, el Zulia, garganta marítima y caracol geográfico, seguirá siendo un crisol de pueblos.