

## **La economía de Maracaibo: tiempos históricos contrastantes**

---

*Catalina Banko*

Notas sobre la Economía Venezolana N° 8

Julio, 2021

*Las opiniones expresadas en estas notas son  
de exclusiva responsabilidad de los autores.*

## La economía de Maracaibo: tiempos históricos contrastantes

La grave situación que actualmente confronta el estado Zulia constituye motivo de gran pesar para todos los venezolanos. Carencias de todo tipo: falta de agua potable, precarios servicios de transporte, constantes cortes de energía eléctrica, ausencia de adecuada atención hospitalaria y propagación de enfermedades endémicas, otrora erradicadas del país, entre otros muchos males. A todos estos problemas se suman los estragos del Covid 19, virus que encuentra campo fértil para su difusión en una población empobrecida y desnutrida. Este dramático cuadro contrasta de manera contundente con el pasado de una región que disfrutó tiempos de relativa prosperidad cuando predominaba la economía agroexportadora y, más tarde, cuando el petróleo comenzó a convertirse en el factor fundamental de la economía venezolana.

Esa breve caracterización sobre la vida presente de los zulianos nos motiva a remontarnos al pasado y reconstruir, en el breve espacio que nos permiten estas notas, la vida de aquellos años en que Maracaibo fue la plaza mercantil a través de la cual transitaban las abundantes exportaciones de café, el mismo puerto que más tarde fue el centro neurálgico de la naciente industria petrolera, papel que conservó incluso hasta décadas recientes.

A partir de estas reflexiones, nos proponemos trazar en las siguientes líneas un breve panorama sobre la trayectoria de Maracaibo como eje del circuito agroexportador para luego referirnos a los comienzos de la exploración y explotación petrolera que convirtió a Maracaibo nuevamente en protagonista, esta vez de una actividad económica que en lo sucesivo pasará a ser la fuente principal de los ingresos fiscales de la nación venezolana.

### ***El “circuito agroexportador marabino”***

En el transcurso de los años veinte del siglo XIX, tras concluir las guerras emancipadoras, numerosas casas comerciales extranjeras se ubicaron en los principales puertos de Venezuela, llegando a controlar con rapidez el tráfico con el exterior, además de canalizar los capitales monetarios indispensables para la concesión de avances, préstamos en dinero y créditos destinados a los

productores de materias primas agrícolas. Importadores-exportadores, consignatarios de frutos, agentes y mayoristas formaban parte de un complejo entramado que se conectaba con el exterior y se extendía desde los puertos hacia el interior de los espacios regionales.

En los años treinta del siglo XIX, el comercio exterior de Maracaibo representaba apenas el 7% del total nacional, pero comenzó a adquirir creciente importancia en las décadas posteriores. Este puerto se convirtió desde mediados de la centuria en una atractiva plaza mercantil para los comerciantes alemanes que lograron establecer estrechas conexiones con la región andina, donde el cultivo de café se estaba extendiendo progresivamente. Con la expansión del circuito agroexportador marabino, así catalogado por Germán Cardozo (1991: 192) y el crecimiento de la agricultura cafetalera, se hizo indispensable instalar firmas filiales en las zonas de producción, asociarse en algunos casos con los propietarios de las haciendas o contratar periódicamente agentes para que se encargaran de los despachos de los frutos hacia Maracaibo, y para la colocación y distribución de las importaciones. Al respecto, es menester precisar que desde el puerto de Maracaibo se fue tejiendo una compleja red que se desplegaba hacia las costas del lago de Maracaibo, y se irradiaba hacia Mérida, Trujillo, Táchira y Cúcuta. Este vasto espacio constituyó el ámbito en el que se desarrollaron las operaciones de las casas comerciales con sede en el puerto zuliano, en su mayoría de origen alemán. Demostrando su particular habilidad en los negocios, los alemanes se adaptaron con rapidez a las transformaciones del comercio internacional, pasando del tráfico indirecto a través de la isla de San Thomas a las relaciones directas con Europa (Herwig, 1991: 29).

En Maracaibo, varias fueron las firmas germanas que se fueron consolidando progresivamente en la medida en que se afianzaban sus nexos con la región andina, entre las cuales destacamos reconocidas firmas como Blohm, Van Dissel Rode y Breuer Möller. Acerca de este proceso de vertiginoso crecimiento comercial, es menester subrayar que tanto los Andes como el Zulia estuvieron prácticamente al margen de las acciones de la Guerra Federal (1859-1863), factor que fue propicio para la inversión en la agricultura y el comercio. Distinta fue la situación en gran parte del territorio nacional, donde las exportaciones sufrieron un marcado descenso en aquellos años debido a los estragos de la contienda. Precisamente en ese lapso se fortaleció la producción cafetalera mientras Maracaibo se fue perfilando como el primer puerto exportador de ese producto en Venezuela.

En los años ochenta, la intensa vida comercial de Maracaibo hizo posible la utilización de un mayor caudal de recursos para la mejora de la infraestructura portuaria, objetivo que se materializó con la construcción en 1884 de modernos malecones y escolleras. Los espacios urbanos también recibieron atención especial cuando se inauguró en aquel mismo año el servicio de tranvías de tracción animal entre el Mercado Principal y Los Haticos, siendo el primero de estas características en la región occidental. Además, Maracaibo fue la primera ciudad de Venezuela que a partir de 1888 contó con servicio de luz eléctrica (Guerrero, 1970: 198-199). La necesidad de facilitar el transporte entre Maracaibo y los espacios andinos motivó la fundación de la sociedad Gran Ferrocarril del Táchira, así como también de la denominada Empresa de Navegación para el tráfico fluvial desde el lago, y de otras compañías dedicadas al negocio de los seguros marítimos. En 1894 se constituyó la Cámara de Comercio de Maracaibo que aglutinaba las firmas más sobresalientes, hecho que evidencia la cohesión del sector mercantil de la región.

### ***Efectos de la explotación petrolera en la vida zuliana***

A partir de la segunda década del siglo XX, las actividades económicas comenzaron a adquirir una nueva fisonomía gracias a la explotación petrolera. Desde 1913, la compañía Venezuela Oil Concessions inició la perforación de un pozo en el campo La Rosa, al sur de Cabimas en el estado Zulia, aunque sin mayor éxito por el momento. Mejor suerte contó la compañía de origen angloholandés Caribbean Petroleum, que en abril de 1914 instaló el primer pozo de producción comercial: Zumaque I en Mene Grande, localizado en la zona sur del lago (Tinker, 2016).

Mientras las ventas de materias primas agrícolas se veían afectadas por el cierre de los mercados europeos como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, en el año 1917 se inició la exportación de petróleo que en lo sucesivo habrá de adquirir un incremento acelerado hasta convertirse en la siguiente década en el primer producto del comercio exterior venezolano. Hasta 1917, en el ramo de hidrocarburos figuraba solamente la exportación de asfalto que posteriormente irá descendiendo hasta desaparecer, mientras que las ventas de petróleo crecían de manera vertiginosa, sobre todo después del denominado Reventón del pozo Barroso II en 1922 que evidenció la gran riqueza petrolera existente en la zona.

En este nuevo entorno económico, a partir de los años veinte se produjo una reorientación fundamental del comercio predominante en Maracaibo. Se hizo necesario modernizar la infraestructura para hacerla acorde con las necesidades de barcos que traían grandes volúmenes de importaciones, en su mayor parte destinadas a los campamentos petroleros. En 1927 se iniciaron las obras para la construcción de nuevos malecones y para el dragado de la bahía a fin de permitir el acceso de barcos de mayor calado. Paralelamente se desarrollaron importantes innovaciones en el espacio urbano de Maracaibo, donde se localizaron nuevas edificaciones destinadas a viviendas, oficinas y talleres. Junto a las recientes edificaciones de residencias lujosas, se hallaban los barrios marginales donde se alojaban los trabajadores procedentes de distintos puntos del país, que habían llegado al Zulia con el objetivo de mejorar sus condiciones económicas. En los espacios circundantes a los pozos petroleros, debieron abrirse nuevos caminos y crear campamentos para alojar al personal obrero, empleados y técnicos que laboraban en las concesiones, generando todo ello profundas transformaciones en el paisaje rural. Constantes incendios y la contaminación de las aguas del lago fueron el resultado de esta desordenada explotación petrolera en la zona que no tomaba en cuenta la protección del medio ambiente que se fue deteriorando con rapidez.

### ***Conclusiones***

El crecimiento de Maracaibo en la segunda mitad del siglo XIX obedeció a dos factores fundamentales: por un lado, la disposición en la región andina de grandes extensiones de tierras adecuadas para el cultivo del café y, por otro, la facilidad de transportar esa producción mediante la navegación fluvial y lacustre hacia Maracaibo. Esta localización estratégica fue aprovechada por los comerciantes alemanes para irradiar sus nexos comerciales y redes de distribución de mercancías y acopio de materias primas hacia los espacios agrícolas de los estados andinos. La época de apogeo de estas exportaciones se sitúa en la segunda mitad del siglo XIX, acompañada de un rápido proceso de modernización de la infraestructura portuaria y del espacio urbano.

Ya en los albores del siglo XX se avecinaban grandes cambios que habrían de imprimir un giro drástico a la vida zuliana. En coincidencia con los años de la primera guerra mundial se inició la explotación petrolera en las costas del lago de Maracaibo, evento que se traducirá en las décadas siguientes en una reorientación radical de la base económica de Venezuela, que ya no descansará en la producción y exportación agrícola, sino en la actividad minero extractiva. Para Maracaibo, tales

transformaciones representaron sustanciales modificaciones en la dinámica del puerto y de la ciudad, además de las alteraciones del paisaje en los espacios rurales en los que se ubicaron los campamentos petroleros con sus efectos en el deterioro del medio ambiente.

A pesar de la innegable incidencia negativa del predominio petrolero en términos ambientales, es evidente que Maracaibo adquirió una nueva fisonomía y logró indudables adelantos en materia de infraestructura y servicios que la ubicaron entre los principales centros urbanos del país a lo largo de las primeras décadas del siglo XX. Por entonces, dicha actividad coexistía aún con las tradicionales exportaciones de café, aunque ya disminuidas en volumen a causa de su escasa competitividad en el mercado internacional. Aquellos eran tiempos en que la ciudad y su entorno exhibían claros signos de modernización y progreso, sin sospechar siquiera que en el futuro les esperaba una crisis de extraordinaria magnitud y sin precedentes en su larga historia.

Tales contrastes ahondan nuestra pesadumbre al observar la actual situación caracterizada por la miseria, el desempleo, la desnutrición y la falta de servicios básicos como el suministro de agua potable, e incluso la carencia de combustible para realizar el indispensable transporte de personas y mercancías. Un lamentable contraste con la lejana época en que la agricultura alimentaba el comercio del café y los pozos petroleros suministraban la materia prima indispensable para variadas ramas industriales. Es de esperar que pronto podamos apreciar nuevamente la pujanza que en otros tiempos exhibía la economía zuliana.

## Bibliografía

- Cardozo Galué, Germán (1991). Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860. Maracaibo, Universidad del Zulia.
- Cartay, Rafael (1988). Historia económica de Venezuela 1830-1900. Caracas, Vadell Hnos. Editores.
- Day, Clive (1941). Historia del comercio. México, Fondo de Cultura Económica.
- Gerstl, Otto (1977). Memorias e Historias. Caracas, Ediciones de la Fundación John Boulton.
- González Deluca, María Elena (1991). Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco. Caracas, Universidad Central de Venezuela.
- Guerrero, Fernando (1970). En la ciudad y el tiempo. Maracaibo, Tipografía Excelsior.
- Herwig, Holger H. (1991). Sueños alemanes de un imperio en Venezuela. Caracas, Monte Ávila Editores.
- Puerta Bautista, Lorena (2010). Los paisajes petroleros del Zulia en la mirada alemana (1920-1940). Caracas, Archivo General de la Nación.
- Tinker Salas, Miguel (2016). Una herencia que perdura. Petróleo, cultura y sociedad en Venezuela. Caracas, Editorial, Galac.
- Velásquez, Ramón J. (1994). "Los alemanes y el Táchira" en Hans Dieter Elschmig y Karl Krispin: Colegio Humboldt cien años de Historia. Caracas, Oscar Todtmann Editores.
- Von Jess, Kurt Ángel (1987). El elemento alemán en Maracaibo 1818-1939. Maracaibo, Librería Cultural.
- Walter, Rolf (1985). Los alemanes en Venezuela desde Colón hasta Guzmán Blanco. Caracas, Asociación Cultural Humboldt.