



Universidad del Zulia
Facultad de Humanidades y Educación
Centro de Estudios Históricos

REVISTA Historia

ISSN: 3506-980x/Depósito Legal: pp 02284408ZU35

Te Deum al aire libre (Plaza Baralt) Centenario del 19 de abril en Maracaibo 1910.



2da ÉPOCA
AÑO I, N° 2, Julio – Diciembre 2024

REVISTA HISTORIA

Universidad del Zulia

ISSN: 3506-980X / Depósito legal pp 02284408ZU35

ISSN-E En Proceso de Aprobación

Año I, N° 2. Julio-Diciembre, 2024, pp. 60-75

El comercio de Maracaibo en tiempos de la Batalla Naval del Lago

Ileana Parra Grazzina

(Universidad del Zulia, Venezuela)

Recibido: 13/02/2024 Aceptado: 28/03/2024

Resumen

En general, las provincias venezolanas y los puertos fueron abatidos en sus economías por la beligerancia contextual durante la coyuntura emancipadora decimonónica y por las consecuencias del terremoto de 1812.

En las primeras décadas del siglo XIX, Maracaibo era capital provincial, con funciones de gobierno, constituía un asiento consolidado de poderes político, militar y eclesiástico. Además, por su condición de ciudad puerto, fraguó una compleja red comercial, que articuló el espacio social marabino con las costas gibraltareñas y el eje Cúcuta Maracaibo Veracruz vinculado a su vez a los puertos caribeños. Ello dio paso a una infra estructura de circuitos económicos, que se fue afianzando desde el siglo XVII, durante el dominio los Austrias y continuó en el siglo XVIII borbónico.

Con tales evidencias regionales, se constatará que la economía en la ciudad puerto, no se desestructuró. Lejos de frenarse, continuó su actividad comercial en alza, antes y después de la Batalla Naval del Lago.

Fundamentar históricamente tal aseveración, desde la perspectiva social de economías de puerto, constituye el objetivo de la investigación.

Palabras clave: coyuntura emancipadora, ciudad puerto, circuito económico, Batalla Naval del Lago

Maracaibo's trade during the naval battle of the lake

Abstract

In general, the economies of the Venezuelan provinces and ports were thwarted by the contextual belligerence during the 19th-century emancipatory juncture and the consequences of the 1812 earthquake. In the early decades of the 19th century, Maracaibo, as the provincial capital with governmental functions, constituted a consolidated seat of political, military, and ecclesiastical power. Furthermore, due to its status as a port city, it forged a complex commercial network that articulated Maracaibo's social space with the shores of Gibraltar and the Cúcuta-Maracaibo-Veracruz axis, which was in turn linked to Caribbean ports. This gave rise to an infrastructure of economic circuits that had been strengthening since the 17th century under the Habsburgs and continued during the 18th-century Bourbon era. Based on such regional evidence, it will be demonstrated that the port city's economy did not become de-structured. Far from slowing down, its commercial activity continued to rise, both before and after the Naval Battle of the Lake. Historically supporting this assertion from the social perspective of port economies constitutes the objective of this research.

Keywords: emancipatory juncture, port city, economic circuit, Naval Battle of the Lake.

Introducción

Historiográficamente se ha planteado la aseveración generalizada de los efectos ocurridos en las provincias venezolanas a causa de la gesta emancipadora. Consecuencia innegable a la luz de una serie de indicadores que así lo demuestran, como el deterioro agrícola, la disminución de mano de obra, la difícil comunicación vial, la tropelía de los ejércitos, la caída del comercio y del tráfico terrestre o acuático.

Ciertamente que las repercusiones derivadas durante las décadas independentistas, así como las secuelas del terremoto de 1812, se sintieron en diferentes gobernaciones de la Capitanía General de Venezuela, pero cabe destacar que la contracción y los embates económicos sociales no incidieron en iguales magnitudes en el entorno económico social de las diferentes provincias venezolanas (Grases, Altez y Lugo, 1999: 130).

La relectura de las fuentes y el enfoque de los estudios históricos de las redes comerciales en el Caribe, desde escalas regionales y locales, han permitido apreciar otras realidades en escenarios cuya dinámica histórica está asociada a la vida portuaria de las provincias.

En el caso de la provincia marabina, la beligerancia contextual de la coyuntura emancipadora y la incertidumbre política en territorio de la Capitanía General venezolana, no paralizaron el comercio lacustre marítimo con el Caribe y el Atlántico. El intercambio portuario se sostuvo, con reajustes y redimensiones, sin desaparecer en grandes magnitudes.

Se pretende demostrar en esta exposición, que la inestabilidad política y los conflictos bélicos de la coyuntura emancipadora en las provincias venezolanas poco incidieron estructuralmente en el comercio de exportación e importación del puerto de Maracaibo, en general, ni interrumpieron el negocio cacaotero con Veracruz en particular. Novedad temática, si se toma en cuenta que muchas de las provincias iberoamericanas resultaron devastadas económicamente por los conflictos bélicos del periodo emancipador, ante la disminución agrícola y mano de obra, la difícil comunicación vial y la tropelía de los ejércitos entre otras causas. La provincia de Maracaibo no secundó inicialmente las propuestas caraqueñas de independencia, pues los intereses locales y regionales eran incompatibles a sus planteamientos, como para arriesgar su autonomía económica y política.

Orígenes del negocio cacaotero siglo XVII en la ciudad puerto de Maracaibo.

Los estudios locales y regionales de la historia comercial caribeña han demostrado que la relación interprovincial en América fue uno de los fenómenos más importantes durante el dominio de la monarquía hispánica. En este contexto y en razón a sus posiciones geográficas, las provincias venezolanas de Caracas, Maracaibo, Cumaná, Barinas, Guayana y Margarita, de relativa autonomía económica y hasta política, se articularon a la compleja red comercial caribeña y atlántica, vinculados por mercados, mercaderes, rutas y puertos. Así, desde sus respectivos embarcaderos garantizaban y drenaban las mercaderías demandadas por los puertos caribeños y peninsulares, hispanos y extranjeros, bien por la vía de las transacciones legales o por la del contrabando (Parra Grazzina, 2010:229).

El comercio interprovincial se puso de manifiesto, dado a que durante largos periodos y por causas diversas, las provincias vieron interrumpidas la navegación y abastecimiento directos con España; situación ésta motivada a las características del régimen comercial, a la irregularidad del sistema de flotas y galeones o a los conflictos bélicos, que afectaron directamente la normalidad de los intercambios desde la Península con las posesiones ultramarinas.

Desde tiempos remotos de las poblaciones originarias, el entorno que denominamos marabino, lo constituía un espacio social regional con características particulares. Se trata de la unidad natural de la Cuenca del Lago de Maracaibo, entre la cordillera de los Andes y la serranía de Perijá, que abarca en el presente el estado Zulia y también algunas porciones de los estados Mérida, Táchira y Trujillo, así como del Departamento Norte de Santander en Colombia, ocupando una superficie de 59.663,74 km². Las poblaciones de las tierras altas andinas, de su piedemonte, como las del entorno costero, fluviales o lacustre se comunicaban hacia el mar Caribe por el lago de Maracaibo, sirviendo de canal mercantil para las conexiones caribeñas y atlánticas. Era la única vía de salida o entrada desde los intercambios prehispánicos. Justo en el sitio más estrecho del Lago, al norte de la cuenca, en el límite entre las aguas lacustre y el mar Caribe, allí se estableció definitivamente la Nueva Zamora de Maracaibo en 1.574 bajo el dominio hispano.

El intercambio comercial de mercaderías impulsaba la exploración y apertura de rutas entre pueblos lacustres y serranos que hacían de enlace con los embarcaderos fluvio-lacustre, caminos muleros y caminos reales. Desde el siglo XVI, en el complejo espacio acuático terrestre se fue arraigando un puerto principal: el de Maracaibo, que, a su vez, junto a otros embarcaderos lacustre, funcionaron en su conjunto, como eslabones redistribuidores y receptores de

diversos rubros. Dicha condición del asiento de Maracaibo ya era estratégica desde las poblaciones originarias. Históricamente fue aprovechada, luego, por la sociedad y autoridades hispanas o maracaiberas para sus beneficios e intereses económicos y de poder.

La articulación con los plazas caribeñas hispanas y colonias amigas extranjeras se mantuvieron desde finales del siglo XVI hasta las décadas coyunturales de la emancipación americana del siglo XIX, bajo los matices de las políticas monopólicas y restrictivas primero de los Austrias y después de los Borbones, cuya dinámica estructural caracterizó históricamente a Maracaibo por su condición portuaria en la relación capitalista mundial, aún en los tiempos de construcción republicana, posterior a la ruptura definitiva con España⁸ (Parra Grazzina, 2010: 230).

Por el puerto marabino se exportaron con destino al Caribe, gran variedad de mercaderías que se producían en la dilatada región de la cuenca del lago de Maracaibo. Algunas procedentes de sus tierras bajas y ribereñas, otras descendían de los valles y las altas sierras andinas, por vía de caminos muleros, caminos reales o rutas fluviales, afluentes del Lago. La circulación de las mercaderías rebasaba más allá de los límites políticos administrativos, de lo que constituyó la provincia de Maracaibo, también procedían de otros centros productores, bien de la provincia de Venezuela o bien del Nuevo Reino de Granada

Los registros de despachos más antiguos, hasta ahora localizados, desde este puerto datan del año 1587, iniciando así las redes de mercadeo en la provincia marabina a partir las postrimerías del siglo XVI. Referente al cacao, la primera fecha de exportación de cacao se señala en el año 1606, despachado a Cartagena de Indias. Igualmente, otros géneros de exportación, como el tabaco de Barinas, sus asientos aparecen reflejados en la primera década de esta centuria de 1600.

Harinas, lienzo de algodón, frutos, bizcochos, cordobanes, cueros de vaca y venado, hilo de pita fueron las primeras mercaderías despachadas y asentadas en las cuentas de la Real Hacienda de la Laguna de Maracaibo desde finales del siglo XVI (Parra Grazzina, 1986: 198,199).

⁸ Ampliamente demostrado en: Ileana Parra Grazzina, *Proceso de conformación de la Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo. 1574-1676*, Sevilla, 1984, Tesis doctoral, inédita. Belín Vázquez “El puerto de Maracaibo: Elemento estructurante del espacio social marabino (Siglo XVIII)”. En: *Cuadernos de Historia*, Maracaibo, Universidad del Zulia, 1986, N° 14 y Germán Cardozo Galué, *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador, 1830-1860*, Maracaibo, 1991. Editorial de la Universidad del Zulia

El cacao constituyó uno de los principales frutos de intercambio de las antiguas provincias venezolanas. Caracas, a través de La Guaira y Maracaibo, conformaron los puertos cardinales de exportación en el siglo XVII, que, además, compitieron por el control de las rutas en el Caribe, tras la venta del codiciado fruto, dado su exquisito aroma y calidad a buen precio en el puerto novohispano de Veracruz. Nueva España era el centro de mayor demanda cacaotera. Según los libros de la Alhóndiga de la ciudad de México, en 1638, entraron 296 cargas de Maracaibo junto a 143 cargas de Caracas, de un total de 1653 cargas y en 1639 las entradas fueron de 378 y 307 respectivamente (Arcila Farías, 1950: 36,37,38).

Fue el cacao denominado porcelana el producto de exportación por excelencia, el protagonista del tráfico comercial, desde los primeros despachos de las cosechas gibraltareñas en la centuria del XVII hasta la consolidación del eje cacaotero Cúcuta-Maracaibo-Veracruz del XVIII al XIX. En el occidente hoy venezolano, el puerto marabino capitalizó las exportaciones del cacao autóctono de la comarca profunda sur lacustre, dándose a conocer en el mundo caribeño como “Cacao de Maracaibo”, cuando en realidad no era silvestre, ni se producía en la ciudad-puerto. Fueron otros los lugares de orígenes: los valles gibraltareños, los valles fluviales del Chama, Santa Bárbara del Zulia, Escalante y los pueblos neogranadinos y valles cucuteños como San Faustino, San José, Nuestra Señora del Rosario de Cúcuta.

A este espacio social regional, definido por el proceso productivo y comercial, resultante de las complejas y múltiples interrelaciones, lo hemos denominado indistintamente “espacio histórico marabino o región marabina; región que, incluye: los territorios adscritos inicialmente a la provincia y los que posteriormente se anexaron a ella” (Vázquez, 1986:22).

Durante la primera mitad del siglo XVIII en la provincia de Maracaibo, el negocio lícito alternaba con las transacciones ilegales cacaoteras, especialmente con los neerlandeses (Arauz, 1984, tomo1:102). A tal extremo llegó el comercio no registrado, en el que se encontraban implicados gobernadores de la Provincia y mercaderes criollos y españoles, razón por la cual se emanó real cédula en 1752, que otorgó a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, la concesión de extender el monopolio para la comercialización del cacao a Maracaibo, bajo la condición, eso sí, de que la empresa rindiera cuentas separadas sobre su actividad mercantil en la provincia de Maracaibo, rasgo de una autonomía económica que se viene forjando desde finales del siglo XVI.

El caso es que, al amparo de la Compañía, los funcionarios vizcaínos, lograron atesorar caudales con negocios para sí mismos ante el incremento de la plata veracruzana como producto del negocio cacaotero en la provincia de Maracaibo. A tal fin se establecieron alianzas por medios matrimoniales con

miembros de la nobleza terrateniente marabina o por vínculos de amistad y negocios con las antiguas familias dueñas de haciendas cacaoteras y con comerciantes, intermediario, consignatarios o factores.

Por lo tanto, el contrabando, una de las principales acciones a combatir por la Compañía, no disminuyó, por el contrario, el comercio no registrado fidedignamente, registros alterados y otras maniobras continuaron siendo promovidas, ahora por los propios vizcaínos. A partir de 1781, por orden borbónica, la Compañía Guipuzcoana perdió su privilegio exclusivo y quedó abierto el comercio legal a las colonias extranjeras y neutrales, como alternativa para solucionar el decadente tráfico directo con España. Así en 1784, se canceló definitivamente la empresa.

El negocio cacaotero y el comercio libre: colonias extranjeras amigas y naciones neutrales 1778-1795-1806

En el último tercio del XVIII, la monarquía borbónica reestructuró su política económica para enfrentar la crítica situación de gobierno, agravada aún más por los conflictos socio-políticos, la pérdida de los mercados ultramarinos, la gran evasión fiscal y la fuerte competencia económica de Inglaterra, Francia y Holanda. Así se dispuso el Reglamento de Aranceles de Comercio Libre el 12 de octubre de 1778 ordenación que declaraba abierto el tráfico directo entre la mayoría de los puertos americanos y españoles y determinaba la fijación de aranceles para todos los géneros y frutos, tanto españoles como extranjeros.

En este marco legal y en opinión de Arcila Farías, a lo largo del siglo XVIII, la economía de la provincia de Maracaibo parecía haber dependido de la de Nueva España, similarmente a la que había unido también a Caracas con el virreinato. Según cuentas del año 1778, del total de 10.899 fanegas de cacao que salieron por Maracaibo, 8.790 se destinaron a Veracruz mientras que las restantes 1.210 fueron a España. Arcila Farías demuestra, que este tráfico se intensificó hacia la última década del siglo XVIII y primera década del XIX (Arcila, 1950: 79-80). Maracaibo y Caracas compitieron en la venta del cacao a Nueva España y aunque parezca paradójico, también establecieron alianzas para hacer frente a los compradores de Veracruz, todo ello se entiende en el marco de los beneficios en la oferta y demanda (Ibíd.: 35).

El escenario de acaudalado beneficio para los comerciantes, generado por el sólido negocio del cacao con Veracruz, estimuló corrientes migratorias de negociantes y agentes comerciales a la provincia de Maracaibo y en otras plazas caribeñas en general, ahora en el contexto del comercio libre. Ya se había iniciado con los **vascos** de la Compañía Guipuzcoana; seguidamente continuó con el arribo de sectores de la **sociedad catalana**, comerciantes de carrera, en

los últimos años del XVIII y consolidándose a comienzos del siglo XIX (Vázquez y Berbesí, 1999: 34). A ello se le suma, la significativa presencia de los neerlandeses de Curazao y Aruba, en razón de la cercanía insular al puerto marabino y costa lacustre en el ámbito caribeño. Sus vínculos comerciales, de antigua data, se incrementaron en la coyuntura secular del XVIII y XIX, bien por vía legal y mayormente por las transacciones no registradas. Curiosamente y como dato revelador de la presencia activa neerlandesa, desde 1799 aparece registrado en los protocolos de Maracaibo, la calle o barrio Curazao de la ciudad-puerto (Millares Carlo, 1964: 63-64).

La preeminencia de los vascos y catalanes es manifiesta hasta en la forma de asentar sus negocios en los registros protocolares, así por ejemplo se reconocían y distinguían como “del comercio de Barcelona, Cataluña o Bilbao” y “residentes en Maracaibo” (Ibíd.: 41). Puede afirmarse que la red vasco catalana, arraigada en el espacio social del eje cacaotero Cúcuta-Maracaibo-Veracruz se estructuró por su articulación a la *Carrera de Veracruz*, ello le imprimió especificidad histórica en el siglo XVIII al tradicional comercio de Maracaibo en el Caribe. La activación de dicho eje cacaotero es concomitante con el repunte comercial veracruzano a propósito de la extinción de la flota de la Carrera de Indias y el cese de la feria de Jalapa.

Referente al tráfico interprovincial desde Maracaibo, Vázquez demuestra en el lapso de las décadas entre 1781 y 1821, la tendencia cada vez más acentuada del comercio combinado y alternado entre extranjeros e hispanos (criollos o peninsulares), así como el decaimiento progresivo del tráfico directo con la Península (Vázquez, 1994: 94). Los despachos o salidas de navíos desde Maracaibo expresados por Vázquez permitió elaborar un gráfico que refleja la vigencia y permanencia del movimiento portuario en las últimas décadas del siglo XVIII y principio del siglo XIX.

Entre **1781 y 1799**, las cifras confirman el repunte del comercio interprovincial por el puerto de Maracaibo, a raíz de la apertura al comercio con los neutrales y colonias extranjeras, mientras que a la inversa ocurrió con la exportación a los puertos peninsulares. Veracruz compite con el puerto de Curazao y los de las colonias amigas en los primeros lugares. Para dicho lapso el comercio directo con España sigue sin levantarse; las operaciones mercantiles continuaron favorables al comercio intercolonial en manos de capitales privados.

Simultáneamente, en Caracas la situación era distinta, las relaciones mercantiles con España crecieron; en gran medida las exportaciones anuales de fanegas de cacao aumentaron después del Reglamento de Comercio Libre de 1778, pero decrecieron respecto a Veracruz. A finales del siglo XVIII, respecto a la exportación cacaotera a Veracruz los cambios operados entre Caracas y

Maracaibo fueron a la inversa y se refleja en el despacho numérico de navíos entre 1784 y 1795: Caracas descendió a 13 navíos, en cambio, Maracaibo lo acrecentó a 57 navíos (Arcila, 1950: 307-308).

Según Arcila Farías, la declinación y término del comercio desde Caracas con la Nueva España no significó la ruptura del comercio de la Capitanía General de Venezuela con dicho virreinato, pues, a medida que las remesas de Caracas disminuían, aumentaban las de Maracaibo, llegando a alcanzar así un lugar importante como exportador de cacao a Veracruz.

En los inicios del siglo XIX, Maracaibo contaba aproximadamente con unos 20.000 pobladores y su vida mercantil giraba en torno a la plata veracruzana, a cambio del cacao que se obtenía del interior de la cuenca lacustre, en especial de los valles de Cúcuta en el nororiente neogranadino (Berbesí, 2004: 449-467).

Entre **1801 y 1806** a los efectos de la balanza comercial del gobierno hispano, el panorama era más desalentador, pero favorecedor para el comercio interprovincial caribeño. Los conflictos bélicos anglo-hispanos (1779-1783, 1779-1802 y 1804-1808) e hispano-francés (1793-1795) continuaban beneficiando las pretensiones hegemónicas de las naciones capitalistas de captar mercados para la compra-venta y, en consecuencia, aumentaba la bonanza económica en los puertos locales y regionales. Las permanentes y cuantiosas operaciones de contrabando más las declaraciones de guerra a España favorecieron el comercio con capitales extranjeros a través de particulares maracaiberos y extranjeros. En Maracaibo, el mayor volumen de navíos, de un total de 571 embarcaciones: 90 corresponden a las colonias amigas; Puerto Rico (89); Cuba (88); Veracruz (53) (descendiendo al cuarto lugar); Río de Hacha (48) y Norteamérica (Baltimore, New York, Filadelfia (41) (Vázquez, 1994: 91-107). Le siguen: 31 de Saint Thomas; 28 de Cartagena y Santa Marta; 27 de Santo Domingo; 16 de Cádiz; 9 de España; 6 de Curazao, Santander y Santa Cruz; 3 de Yacomelo y San Sebastián; 2 de Martinica, Isla de San Bartolomé y Santo Domingo francés; 1 de Yirimia, Aruba y Guadalupe y 18 sin especificar.

Otra circunstancia a considerar y que también repercutió en la ciudad-puerto de Maracaibo fue la diáspora de comerciantes desde Santo Domingo a partir de 1801, como consecuencia de la ocupación de Toussaint de Louverture en la parte española de la isla. Ello impulsó el arribo al puerto de un grupo de evadidos y evadidas, que, al solicitar refugio, lograron prontamente la avecindad y participación en las actividades mercantiles. En los registros protocolares se distinguieron como emigrados de Santo Domingo (Ibíd.: 98), quienes habían sido funcionarios reales, contador y tesorero de las cajas de Santo Domingo, de igual modo escribanos públicos, comerciantes y tenderos, algunos de ellos de origen

catalán. Con tales arraigos, aumentó el gremio de negociantes de Maracaibo, sumándose así a la red vasco-catalana, en la carrera de Veracruz.

Otro indicador que atestiguan las nuevas transacciones y alianzas mercantiles en el radio de acción desde el Caribe hasta el Atlántico lo constituyeron los numerosos poderes generales y específicos, reseñados en los antiguos protocolos de Maracaibo (Millares Carlo, 1964: *passim*).

Las escrituras eran otorgadas entre comerciantes y funcionarios avecindados o residentes en puertos caribeños y peninsulares, bien criollos o extranjeros, sin distinción de género. La lectura acuciosa de los protocolos permite la reconstrucción del amplio espectro de relaciones comerciales entre Maracaibo, Cartagena de Indias, Veracruz, La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico, Santa Marta, Curazao, Jamaica, La Guaira, Puerto Cabello, Cumaná, Barcelona (España) y Bilbao. Los poderes se otorgaban para todo tipo de transacción: venta, reventa o compra (esclavos, bergantines, cacao,) cobro o pago de deudas, representaciones en pleitos civiles, criminales, eclesiásticos y seculares, fianzas en general. También es importante la información al respecto de: los testamentos de extranjeros avecindados en Maracaibo y aún los testamentos de los nativos con vínculos en el extranjero. Entre otros, el testamento de doña Leonor Cordero, natural de Tlacotalpan, provincia de Veracruz y el de Joaquín Primo de Rivera, natural de Veracruz y exgobernador de la provincia de Maracaibo (Millares Carlo, 1964: 112-124).

Particularmente dentro del común de los protocolos, llama la atención algunos poderes otorgados a vecinos y comerciantes de Veracruz para cobrar y percibir deudas de las Cajas Nacionales de México y Veracruz el encargo que hicieron Don Felipe Quintana y su esposa Doña María Chiquinquirá Pirela, vecinos de Maracaibo, a don Manuel Gil de la Torre, comerciante de Veracruz, para “que distribuya por su cuenta 50 pesos en la Lotería de México”. Todo indica que hasta las transacciones menudas de la vida cotidiana no se escapaban sí ello preservaban los intereses económicos.

El negocio cacaotero en el contexto de las declaraciones independentistas

Si bien, el proceso emancipador americano comenzó a afectar la regularidad de algunos de los circuitos mercantiles atlánticos-caribeños, éste no incidió significativamente en el comercio exterior de Maracaibo, ni trastocó en forma radical las tradicionales transacciones mercantiles de las exportaciones andinas-lacustres al Caribe por el puerto marabino. Específicamente hasta 1821, fecha cuando se oficializó la ruptura de Maracaibo con la monarquía borbónica, los sectores dirigentes maracaiberos representados en el cabildo local y el

gobierno provincial, lograron cautelosamente mantener la relativa estabilidad política y la postura de rechazar la propuesta de Caracas, en razón de conservar su autonomía para resguardar sus intereses económicos (Vázquez, 1994: 100).

El comportamiento político de los sectores de poder y financiero marabino queda reflejado en el incesante movimiento naviero. Así, entre **1807 y 1821**, en plenos conflictos entre monárquicos y republicanos, de un total de 588 embarcaciones, 168 son de Curazao; 65 de Cuba; 57 de Río de Hacha; 44 de Veracruz; 38 de Colonias amigas y 35 de Puerto Rico (Vázquez, 1994: 101). Dichas cifras, analizadas por Vázquez, destacan el continuo movimiento mercantil del puerto marabino como plaza exportadora y receptora también de manufacturas y efectos europeos, redistribuidos a Maracaibo desde los puertos americanos, sean hispanos o extranjeros. Es de resaltar, el sostenido comercio con Veracruz pese al periodo coyuntural de las primeras décadas del siglo XIX. Por otra parte, las cantidades que maneja Arcila Farías entre 1790 y 1819 (Arcila, 1950: 308-311) sobre las remesas cacaoteras despachadas a Veracruz, desde Caracas y Maracaibo, también dan muestra de que el comercio portuario marabino no se suspendió, con todo y sus fluctuaciones. Esto, sin considerar, además, las transacciones por vía del contrabando, forma oculta pero real en los intercambios comerciales.

En términos generales, bien, desde la perspectiva del movimiento naviero según Vázquez o bien, desde las exportaciones de fanegas de cacao según Arcila Farías, se deduce que, en la coyuntura emancipadora americana, las acciones separatistas como tampoco los movimientos telúricos de 1812 en las provincias venezolanas, llegaron a suspender las actividades mercantiles ni interrumpieron la dinámica portuaria de Maracaibo, como para llevar al descalabro económico. Las cifras de alzas y bajas, aun cuando no corresponden a series completas, de manera alguna reflejan un cese de las exportaciones, Vázquez comprueba que en los primeros años del XIX, el cacao ocupó el primer lugar de exportación remitidos a Veracruz, Río de Hacha, colonias extranjeras del Caribe, Puerto Rico, Cuba, Norteamérica y Santo Domingo. Le seguían los azúcares y cueros. En cuanto a los renglones de importación, a excepción de la plata veracruzana, los géneros y efectos suntuarios representaron el mayor volumen de las compras.

Maracaibo transición de la fidelidad monárquica al ideal republicana

Desde la centuria XVII hasta principios de la del XIX, simultáneamente a la consolidación del comercio del puerto marabino, se estructuraron grupos de poder, articulados por los comerciantes criollos y extranjeros desde los orígenes del negocio cacaotero hasta el afianzamiento de la carrera de Veracruz. Los mismos grupos se fortalecieron mediante vínculos de parentesco que los llevó a constituir familias notables y de abolengo en la sociedad local para la época. En un rápido ascenso social, lograron ocupar cargos y desenvolverse como ediles

del gobierno local cuya influencia capitular rebasó los límites administrativos municipales al ámbito provincial. En el entendido que estos sectores representan una minoría social, tales especificidades han de considerarse, para interpretar históricamente la adecuación y ajustes del comportamiento económico local, en particular el comercio portuario, durante la coyuntura política emancipadora.

A partir de 1808 y en el escenario de los sucesos conflictivos ocurridos en la Península, las prácticas sociales y políticas de la elite maracaibera reflejaron acciones de solidaridad, fidelidad y lealtad, según fuese el caso, en la compleja disputa entre monárquicos y republicanos, por la lucha del poder y el control de los espacios.

Como en el resto de Iberoamérica, en las provincias venezolanas se gestaban cambios de orden institucional y político del modelo colonial. Sus cabildos en representación de las sociedades locales constituían el epicentro. Es así que, durante el periodo álgido contextual de 1808 y 1812, el cabildo maracaibero presentó en su seno una asamblea equilibrada de miembros criollos y peninsulares, tanto en cargo de elección (alcaldes y procuradores), como en las regidurías (Berbesí, 2004: 449-468). A dicho ayuntamiento le correspondió enfrentar los primeros momentos de la crisis de legitimidad de la monarquía y desplegar acciones a objeto de convocar consensos políticos y muestras de lealtades, que oscilaron desde el apoyo irrestricto del cabildo local al gobierno monárquico hasta la ruptura definitiva y la oficialización de la adhesión al gobierno de Colombia en 1821.

Desde ese mismo seno del cabildo comienzan a evidenciarse fracturas y a trastocarse la alianza política que legitimaba a la autoridad monárquica, en el acontecer de las provincias venezolanas y americanas. Cada vez más, se agudizaban las tensiones entre monárquicos y republicanos. En 1811 y después de la declaración de independencia caraqueña se generaron acciones y pronunciamientos desafectos al orden monárquico, justamente entre algunos miembros del cabildo que originalmente se habían identificado con su apoyo irrestricto al gobierno monárquico.

En un complejo entramado socio-político de ratificaciones y desafecciones, las acciones y manifestaciones legitimadoras y deslegitimadoras de lealtad monárquica, durante estas cruciales décadas, abonó el terreno que generó la ruptura definitiva de la provincia de Maracaibo con la monarquía hispana, en cuya promoción no escapaban españoles americanos y maracaiberos dedicados a los negocios y a la política en la ciudad.

En sesión pública de 28 de enero de 1821, el cabildo local, presidido por el gobernador Francisco Delgado, acordó declarar al pueblo de Maracaibo, libre e

independiente del gobierno español. Como concluye Berbesí, la fachada fidelista que había unido a los hombres del cabildo maracaibero, desde 1808, cedió paso a la declaración de la libertad e independencia plena, pronunciando su adhesión al gobierno colombiano. El deslinde de las posturas políticas condujo a la adopción progresiva y definitiva del ideal republicano en el marco del pensamiento liberal ilustrado de la época. Por ello se entiende que algunos de los fidelistas más comprometidos de 1810, a escasos años cambiaran su inclinación política y se identificaran y aliaron al nuevo proyecto (Berbesí, 2004: 449-468), con la clara visión de articular intereses y vinculaciones de negocios, parentesco y amistad a los ideales republicanos, en todo caso, vale decir que la acción oficial se mezcló con negociaciones particulares. Por lo tanto, la coyuntura de ruptura con el modelo colonial hispano no impactó drásticamente el comercio exterior de Maracaibo, ni trastocó las tradicionales transacciones mercantiles de las exportaciones andino-lacustres al Caribe por el puerto marabino.

De hecho, Maracaibo en los inicios de la república y a lo largo de todo el siglo XIX, continuó siendo puerto de exportación de las áreas andinas y de sus costas lacustres, en la nueva etapa mundial de relaciones capitalistas y centros de poder. El negocio cacaotero descendió vertiginosamente ante el impacto de la fuerte demanda cafetalera, por lo cual las exportaciones se articularon a capitales europeos y norteamericanos. Los tradicionales agentes mercantiles hispanos de las redes de comercialización fueron desplazados por hombres de negocios procedentes de las Antillas inglesas, holandesas y danesas, con experiencia en el tráfico del Caribe y hacia Europa (Cardozo, 1991: pp. 16 y 25).

Consideraciones finales.

El puerto de Maracaibo capitalizó las exportaciones del cacao porcelana, autóctono de la cuenca sur lacustre y que se dio a conocer en el mundo caribeño como “Cacao de Maracaibo”, cuando en realidad no se producía en la ciudad-puerto, los lugares de orígenes eran otros. Quizás se le denomina así por identificarse su despacho desde el puerto marabino. En los inicios del negocio cacaotero del siglo XVII, el fruto procedía de los valles gibraltareños. Luego se comerciaron los cacaos de los valles colindantes tachirenses y cucuteños durante el siglo XVIII, en el controversial periodo que abarcó desde el monopolio de la Compañía Guipuzcoana hasta la apertura del comercio libre en tiempos de las declaraciones de independencia a principios del siglo XIX y de la Batalla Naval del Lago en 1.823.

La consolidación del eje mercantil Cúcuta-Maracaibo-Veracruz combinó intereses económicos y poderes dominantes del gobierno monárquico con intereses particulares y locales en la provincia de Maracaibo. Complejas y

extensas redes familiares entre vascos, catalanes y dominicanos arraigados en Maracaibo, criollos y extranjeros como los neerlandeses se insertaron al negocio cacaotero y de otras muchas mercaderías, en el escenario del mercado competitivo de la Carrera de Veracruz, en particular y puertos caribeños en general durante el siglo XVIII. Al punto, que la dinámica portuaria marabina no se desestructuró por los sucesos de la coyuntura emancipadora iberoamericana, en las primeras décadas del siglo XIX.

Ante los cambios en el orden institucional y político, del régimen monárquico al proyecto republicano y en el nuevo contexto de relaciones comerciales, el comercio portuario de Maracaibo redimensionó sus exportaciones en cuanto al género de mercancías, representantes de nuevas casas comerciales extranjeras y diferentes puertos de destino final: caribeños, atlánticos y europeos, en el siglo XIX. La exportación cacaotera disminuyó y aumentaron los despachos de café y tabaco, ahora bajo el control de las agencias británicas y norteamericanas hacia los puertos de Curazao, Nueva York, Saint Thomas, Boston, Jamaica, Filadelfia, Liverpool entre otros muchos.

Después de 1824, la actividad comercial a través del puerto de Maracaibo fue en permanente ascenso bajo el estímulo y control de británicos y norteamericanos, entre otros, desde la década del 40 y por el resto del siglo, bajo el creciente monopolio de las firmas alemanas. Como en el resto de las provincias venezolanas y concluida la guerra de independencia, coincidió y fue a la vez resultado de la expansión del comercio mundial (Cardozo,1991: pp. 48,49).

Referencias:

- Arauz, Celestino.1984. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, ol. 168, tomo 1
- Arcila Farías, Eduardo. 1950. *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*. México, Colegio de México, 324 p.
- Berbesí, Ligia. 2004. “Maracaibo ante la independencia nacional”. En: Tierra Firme, revista de historia y ciencias sociales. Caracas, volumen XXII, N° 88, pp. 449-468

- Cardozo Galué, Germán. 1991. *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador, 1830-1860*. Maracaibo, Editorial de la Universidad del Zulia.
- Grases, José, Rogelio Altez y Miguel Lugo. 1999. Catálogo de sismos sentidos y destructores Venezuela. 1530/1998. Caracas. Academia de Ciencias Físicas, Matemáticas y Naturales. Facultad de Ingeniería, Universidad Central de Venezuela. 654 pp
- Millares Carlo, Agustín. 1964. *Archivo del Registro Principal de Maracaibo. Protocolos de los antiguos escribanos. 1790-1836. Índice y extractos*. Maracaibo. Centro Histórico del Zulia, 363 p.
- Parra Grazzina, Ileana. 1986. “Notas sobre el comercio entre Maracaibo y Cartagena 1574-1699”. En: *Tierra Firme, revista de historia y ciencias sociales*. Caracas, volumen IV, N° 14, pp. 198- 199.
- Parra Grazzina, Ileana. 2010. “El negocio cacaotero entre Maracaibo y Veracruz en la coyuntura emancipadora”. En *La Corona en llamas. Conflictos económicos y sociales en la Independencia Iberoamericana*. Castellón de la Plana. Universidad Jaume I. pp. 227-250.
- Vázquez, Belín. 1986. “El puerto de Maracaibo: Elemento estructurante del espacio social marabino (Siglo XVIII)”. En *Cuadernos de Historia*, Maracaibo, Universidad del Zulia, N° 14, 184 p.
- Vázquez, Belín. 1994. “El comercio exterior de Maracaibo en el marco de la crisis y ruptura con la monarquía borbónica (1781-1821)” En *Historia y Cultura. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas*. Cartagena, Universidad de Cartagena, N° 2, pp. 91-107
- Vázquez, Belín y Ligia Berbesí, 1999. “Los comerciantes de la carrera de Veracruz en la formación de la élite maracaibera (1780-1821)” En *Presente y Pasado. Revista de Historia*. Año IV, N° 8. Mérida Venezuela, julio-diciembre, pp. 25-51

Vázquez, Belín y Ligia Berbesí. 2005. “Comerciantes y negocios en Maracaibo, 1752-1812” En Belín Vázquez y Gabriela Dalla Acosta, compiladoras, *Empresarios y Empresas en América Latina (Siglos XVIII-XX)*. Maracaibo, Universidad del Zulia, pp. 99-115.

Vázquez de Espinosa, Antonio. 1969. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Madrid. Biblioteca de Autores Españoles. Tomo CCXXXI, 577 p.