JOHNNY V. BARRIOS BARRIOS

TESIS DOCTORAL

VIAJES COMERCIALES EN LA VENEZUELA AGROEXPORTADORA 1864-1914:
UN ESTUDIO HISTÓRICO-CULTURAL



www.bdigital.ula.ve

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN. FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN.
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO. CENTRO DE INVESTIGACIONES EN CIENCIAS HUMANAS. DOCTORADO EN CIENCIAS HUMANAS.

MÉRIDA-VENEZUELA
Octubre, 2022

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
CENTRO DE INVESTIGACIONES EN CIENCIAS HUMANAS
DOCTORADO EN CIENCIAS HUMANAS

VIAJES COMERCIALES EN LA VENEZUELA AGROEXPORTADORA 1864-1914: UN ESTUDIO HISTÓRICO-CULTURAL

www.bdigital.ula.ve

TESIS PRESENTADA COMO REQUISITO PARA OPTAR AL TÍTULO DE DOCTOR EN CIENCIAS HUMANAS

Por:
MSc. Johnny Vadelmir Barrios Barrios

Tutora: Edda O. Samudio A. Ph.D.

MÉRIDA-VENEZUELA
Octubre, 2022

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

DEDICATORIA

In memorian

www.bdigital.ula.ve

A mi padre Benedicto Barrios Erazo (1924 - 2017) y a mi madre Josefa María de Barrios (1942-2014) a quienes despedí en este largo camino. Ellos me animaron a viajar por el océano del conocimiento desde mi infancia hasta la madurez.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

AGRADECIMIENTOS

- A Jehová Dios, en nombre de mi Señor Jesús, quien me ha dado el hálito de vida y ha trazado el sendero por donde he caminado por más de cuarenta años.

- A la Doctora Edda O. Samudio A., por su confianza, apoyo y sabia orientación en la concepción, desarrollo y culminación de esta investigación histórico-cultural.

- Al Profesor Alberto Rodríguez Carucci, quien con sus enseñanzas y cordial amistad inspiró, impulsó y aclaró mis estudios sobre historia de la cultura latinoamericana y venezolana.

- A mi hermano de la vida, Argenis Arellano, lector, crítico e interlocutor, quien invirtió parte de su valioso tiempo en la lectura del texto final y aportó las orientaciones que permitieron llevar a buen puerto esta investigación.

- A la Dra. Luz Pargas, Dra. Janeth Segovia, Dr. Oscar Aguilera y demás miembros del Comité del Doctorado en Ciencias Humanas. A la Dra. Carmen Carrasquel, al Dr. Jean Carlos Brizuela y al Dr. Jorge Gómez (Jurados), por su dedicación y apoyo dispensado en la realización de los estudios doctorales.

- A los (as) Profesores (as): Pedro Alzuru, María del Pilar Quintero, Víctor González Ñañez, Jonatán Alzuru, Gregorio Villegas, Pamela Palm, Marco Ortiz y Luis Bastidas, insignes preceptores en esta etapa de formación profesional.

- A los profesores (as) de la Escuela de Historia de la Universidad de Los Andes: Dr. Ebert Cardoza Sáez, Dr. Miguel Ángel Rodríguez Lorenzo, Dra. Nelly Velázquez, Prof. Ramón Rivas Aguilar, Prof. Francisco Moro, Prof. Isaac López, Profa. Luz Peñalver y Prof. Miguel Montoya (†) por su amistad, solidaridad e inestimable orientación.

- A los miembros del Grupo de Investigación de Historia de las Regiones Americanas (GIHRA) y del Grupo de Investigación Sociohistórica de la Región Andina (GISARA).

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

- A las señoras Alba Avendaño y Darly Márquez (Departamento de Historia Universal-ULA); Lorena Montilla (GISARA-ULA) y Mayira Parra (HUMANIC-ULA), por su profesionalismo, amistad y atención dispensada en el desarrollo de mi formación doctoral.

- Al personal de la Biblioteca Febres Cordero (Mérida-Venezuela); especialmente a MSc. Nelly Hernández, Dr. Hancer González, MSc. Sobeira Nieto y Lic. Mauren Maldonado, cuya orientación profesional, apoyo solidario y trabajo comprometido, hizo posible encontrar gran parte de la documentación inédita incluida en esta Tesis Doctoral.

- A mis compañeros (as) de la V cohorte del Doctorado en Ciencias Humanas: Daliseth Rendón, Nelly Hernández, Rosa Alba Guirigay, Nolis Camacho, Mary Romero, Lorna Donoso, Diana Ruiz, Douglas Ramírez, Yubeira Zerpa, Elbert Reyes, Belkis Chacín, Gabriel Chacín, Norelkis Espinoza, Alejandra Mendosa, Débora Ramírez y Luis Alfonso Rodríguez.

www.bdigital.ula.ve

- A mis entrañables amigos (as): Micerit Quevedo, Carlos Eduardo Chacón, Henry Rangel, Juan Manuel Patiño y Carlos Gutiérrez, por su amistad y solidaridad inquebrantable.

- De manera muy especial a mis estudiantes de la Escuela de Historia, quienes han fortalecido en cada semestre mi labor humanística y la pasión por la docencia universitaria.

- A mi Familia: Benedicto Barrios (†) y Josefa María de Barrios (†), a quienes despedí durante este recorrido. A mi compañera de vida: Amarilis Rojas. A mis hermanos: Edward William, Richard Alexander y John Deyvid. A mis sobrinos y demás familiares, testigos del esfuerzo y el empeño puesto en este trabajo.

Gracias…

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El primer intercambio comercial con España ocurrió en 1560, cuando se permitió que un buque cargado de mercaderías hiciese un viaje anual desde la madre patria. Los productos de exportación en los primeros años eran cacao, cueros de res, carne salada y tabaco y se recibían frutos y géneros no solo de España sino de Veracruz.

Ramón Veloz

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

ÍNDICE

VEREDICTO /2

DEDICATORIA /3

AGRADECIMIENTOS /4

RESUMEN /11

ABSTRACT /12

INTRODUCCIÓN /13

CONSIDERACIONES EPISTEMOLÓGICAS Y TEÓRICO-METODOLÓGICAS /27

Planteamiento del tema/problema a investigar **/29**
Justificación **/31**
Estado actual del tema/problema **/45**
Panorama epistémico y teórico-metodológico **/54**

- La cultura como tema de estudio **/57**
- *Homo Viator* /**58**
- Viajes comerciales **/59**
- Venezuela agroexportadora **/60**
- Historia cultural **/60**
- Subalternidad **/61**
- Vínculos culturales microhistóricos **/63**
- Método **/65**
- Fábula: "El paralítico y los viajeros" **/72**

CAPÍTULO I
CONTEXTO POLÍTICO-ECONÓMICO Y SOCIO-CULTURAL DE VENEZUELA: 1864-1914 /73

1.1 Los EE.UU. de Venezuela: Constitución, territorio, población y agroproducción **/77**
1.2 Conflictos político-militares y la interrupción del comercio: montoneras y revoluciones **/87**
1.3 Capital comercial y las inversiones extranjeras: la dinámica agrícola, pecuaria y minera **/94**
1.4 Impacto socio-cultural de la economía agroexportadora **/106**

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

CAPÍTULO II
ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DE LOS VIAJES COMERCIALES EN LOS EE.UU. DE VENEZUELA /112

2.1 Unidades de producción y principales rubros comerciales **/114**
2.1.1 Hacienda, cacao y café**/114**
2.1.2 Caña de azúcar, papelón y aguardiente **/125**
2.1.3 El tabaco: una hoja con prestigio **/132**
2.1.4 Cultivo de algodón **/136**
2.1.5 El azul del añil **/138**
2.1.6 Zarzaparilla: un producto exportable **/144**
2.1.7 El comercio de las plumas: "oro blanco" **/148**
2.1.8 De los recursos forestales a la sarrapia **/152**
2.1.9 Ganadería, carnes y cueros **/156**
2.1.10 Minería venezolana **/161**

2.2 Vías de comunicación y medios de transporte: de la recua al ferrocarril / del velero al vapor **/169**
2.2.1 "A lomo de bestias": animales de carga, monta y tiro **/174**
2.2.2 Carros y carretas en el paisaje urbano y rural **/189**
2.2.3 El progreso viaja sobre rieles: ferrocarriles inconexos **/196**
2.2.4 Navegación: los caminos de agua /**205**

2.3 Los puertos como epicentros del comercio internacional /**212**
2.4 Entre mercados y pulperías: productos comerciales-productos culturales**/223**
2.5 Importancia de las Casas Comerciales en el desarrollo socio-cultural regional y local **/234**
2.6 Influencia de los viajes comerciales en la cultura **/245**
2.7 El Tránsito del producto comercial-cultural **/250**
2.8 Los *viajes* como enfoque para el estudio de la cultura venezolana del siglo XIX **/255**

CAPÍTULO III
VIAJES COMERCIALES EN LA VENEZUELA AGROEXPORTADORA: HISTORIA, ECONOMÍA Y CULTURA /262

3.1 Viajes por el Orinoco: la experiencia de los hanseáticos **/267**
3.1.1 Escenario marítimo: una experiencia trasformadora perceptible **/ 271**
3.1.2 Trinidad y las Antillas: la ruta hacia el interior de la América del Sur **/275**

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3.1.3 Actividad aurífera, comercialización del balatá y otros productos **/280**
3.1.4 Hasta Upata y San Fernando de Atabapo **/287**

3.2 Viajes por el Oriente venezolano: la dinámica portuaria del Caribe oriental / **292**
3.2.1 La costa oriental y las actividades mercantiles **/296**
3.2.2 Presencia francesa en Paria: la herencia comercial corsa **/300**
3.2.3 Viajes comerciales y cultura foránea **/304**

3.3 Viajes por los Llanos y sus áreas de influencia: ríos, comercio de plumas y ganado **/318**
3.3.1 Caminos de agua y dinámica comercial integrativa **/319**
3.3.2 Garzas y Garceros **/322**
3.3.3 Ganado: economía y cultura llanera**/324**

3.4 Viajes a Puerto Cabello: paisaje y horizontes indeterminados **/340**
3.4.1 Tiempo, estampas y notas de prensa **/342**
3.4.2 Economía de puerto y comunicaciones **/345**
3.4.3 Puerto Cabello a principio del siglo XX **/347**

3.4 Viajes a La Vela y Coro: una mirada peninsular **/350**
3.5.1 Mar y tierra firme **/353**
3.5.2 Casas comerciales y dinámica comercial: la Casa Senior **/355**
3.5.3 I. A. Senior & Hijo en el contexto agroexportador venezolano **/362**

3.6 Viajes a Maracaibo: relatos germanos y cultura lacustre **/365**
3.6.1 Presencia alemana y economía de puertos **/370**
3.6.2 Viajes, comercio y cultura marabina / **375**
3.6.3 Maracaibo y el hibridismo cultural de una época **/381**

3.7 Viajes a La Guaira y Caracas: capitalidad y economía-mundo **/391**
3.7.1 Capitalidad e influencia regional **/396**
3.7.2 La Guaira: miradas extranjeras **/405**
3.7.3 Modernidad, comercio y cultura **/407**

3.8 Viajes por la región andina: la travesía por las tierras altas de Venezuela **/418**
3.8.1 Trujillo: travesías y caminos de recuas **/421**
3.8.2 Táchira: frontera y cultura agrícola **/427**
3.8.3 Mérida: la exuberancia del paisaje nevado **/434**

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

CAPÍTULO IV
UNA MIRADA DE CONJUNTO: ¡CON EL COMERCIO TAMBIÉN VIAJA LA CULTURA! /440

4.1 La laboriosidad en torno al viaje: los sujetos de Augusto Morisot **/444**
4.2 Viajes comerciales: economía y cultura **/464**
4.3 La Venezuela agroexportadora y la hibridez cultural de una época **/469**

CONSIDERACIONES FINALES /476

FUENTES CONSULTADAS / 483

APÉNDICE DOCUMENTAL /535

LISTA DE FIGURAS /599

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

RESUMEN

La presente Tesis Doctoral intitulada: VIAJES COMERCIALES EN LA VENEZUELA AGROEXPORTADORA 1864-1914: UN ESTUDIO HISTÓRICO-CULTURAL, constituye una investigación que busca exponer, previo examen y análisis sistemático de la información encontrada, la importancia de los procesos de intercambio cultural presentes en el contexto comercial decimonónico de Venezuela en el marco de la economía-mundo. Durante los cincuenta años que abarca el estudio, se estudia desde una perspectiva histórico-cultural el proceso de desarrollo del país reconociendo su diversidad, así como la fragmentación presente en el territorio tanto a nivel geográfico como político-económico y socio-cultural. La información de la época, localizada en parte en archivos y bibliotecas del país, permite identificar un proceso de articulación nacional basado en un conjunto de relaciones económico-culturales que vinculan lo regional con lo nacional y el mundo. En concordancia, se aborda cómo con el comercio no sólo se desplazan los productos sino también la cultura de los pueblos, prevaleciendo el papel del *viaje comercial* como un factor dinamizador de la cultura en sentido histórico, en busca de lograr una aproximación al estudio de la Historia de Venezuela a partir de un enfoque historiográfico latinoamericano.

www.bdigital.ula.ve

Palabras clave: Viajes comerciales, hibridismo cultural, Historia Cultural, vínculos culturales microhistóricos, Venezuela agroexportadora, siglos XIX y XX.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

ABSTRACT

This Doctoral Thesis entitled: COMMERCIAL TRAVEL IN AGRO-EXPORTING VENEZUELA 1864-1914: A HISTORICAL-CULTURAL STUDY, constitutes an investigation that seeks to expose, after systematic examination and analysis of the information found, the importance of the processes of cultural exchange present in the nineteenth-century commercial context of Venezuela in the framework of the world-economy. During the fifty years covered by the study, the country's development process is studied from a historical-cultural perspective, recognizing its diversity, as well as the fragmentation present in the territory at a geographic, political-economic and socio-cultural level. The information of the time, located in part in the country's archives and libraries, allows us to identify a process of national articulation based on a set of economic-cultural relations that link the regional with the national and the world. In accordance, it is addressed how with trade not only the products are moved but also the culture of the people, prevailing the role of the commercial trip as a dynamic factor of culture in a historical sense, in search of achieving an approach to the study of the History of Venezuela from a Latin American historiographical approach.

www.bdigital.ula.ve

Keywords: Commercial travel, cultural hybridism, Cultural History, microhistorical cultural links, agro-exporting Venezuela, 19th and 20th centuries.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

www.bdigital.ula.ve

INTRODUCCIÓN

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El siglo XIX venezolano se caracterizó por la sucesión de un conjunto de hechos complejos que apuntaron a la consolidación de una idea binaria vigorosa: la emancipación del imperio español y la consolidación de la República. No obstante, simplificar así la particularidad de esta liada centuria, sería poco adecuado en el marco de una historiografía crítica que avanza a contravía de la heroicidad y el presidencialismo; otrora considerados aspectos de primer orden para la comprensión de la historia nacional. En contraposición, resulta ineludible estudiar los acontecimientos decimonónicos venezolanos a la luz de perspectivas historiográficas distintas al enfoque de la historia política oficial,[1] tal es el caso de la Historia Cultural, ya que ello da paso a enfoques históricos amplios, donde aspectos como la guerra o la diplomacia son analizados dentro de un contexto cultural multiforme e integrado, no aislado, acentuando las bases socioculturales que dinamizaron en gran medida la fragua del Estado-nación moderno en el siglo XX. [2]

El discurso histórico e historiográfico oficial resalta cómo Venezuela germinó en la Guerra de Independencia y extrajo de ella sus glorias y pináculos más insignes.[3] Para la historia gubernamental, primero fue la guerra, después la paz armada y luego el "progreso" y desarrollo del país.[4] Pero, como lo dejan entrever los historiadores críticos que van a contravía de la historia oficial,[5] en el marco de la multidimensionalidad del *Hombre*, la conflagración humana es sólo un elemento más, importante desde luego, pero sólo es una parte de la dinámica histórica, la cual debe ser estudiada con rigurosidad atendiendo

www.bdigital.ula.ve

1 Sin duda, reconocemos el avance de los estudios históricos con perspectivas políticas renovadas, de los cuales se nutren otras historiografías de vanguardia. Sin embargo, llamamos la atención sobre aquellos intentos de una historia de Venezuela donde prevalece lo bélico y lo gubernamental, lo que pareciera buscar la complacencia del ejercicio del poder.

2 Nos referimos a una historia cultural que muestre los núcleos problemáticos de nuestra historia, visibilice los sujetos históricos subalternizados por la historiografía oficial y analice de manera articulada los procesos heterogéneos de nuestro devenir como sociedad; desde una ética del conocimiento que no excluya sino incluya la pluralidad de las culturas, aspecto que hemos estudiado en el Seminario *Historia de la Cultura Latinoamericana*, dictado por el profesor Alberto Rodríguez Carucci en Mérida (Venezuela) durante el periodo 2021-2022.

3 Consúltese: Nikita Harwich Vallenilla. "El positivismo venezolano y la modernidad". *Estudios de historia social y económica de* América, N° 6, Alcalá de Henares, 1990, pp. 93-101; _____. "Discurso historiográfico de Venezuela en el siglo XIX". *Revista de Indias*, Vol. 54, Nº 202, Madrid, 1994, pp. 637-656.

4 Es posible encontrar, con ciertas variaciones, esta postura en los manuales oficiales y libros de texto de Historia de Venezuela del siglo XX y, lastimosamente, también en los del siglo XXI.

5 Entre estos historiadores se encuentran actualmente: Germán Carrera Damas, Edda O. Samudio A., Elías Pino Iturrieta, Catalina Banko, Thomas Straka, Inés Quintero, Robinson Mesa, Luis Manuel Cuevas, Yuleida Artigas, Jean Carlos Brizuela e Isaac López, entre otros.

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

distintos ángulos historiográficos, sin asignarle un carácter preeminente en el marco de la acción humana. La historia de un pueblo no se limita a una cantera de estadistas, estrategas militares o superhombres, sino que constituye una amalgama viva de situaciones infinitas en permanente revelación.[6]

La presente Tesis Doctoral intitulada: VIAJES COMERCIALES EN LA VENEZUELA AGROEXPORTADORA 1864-1914: UN ESTUDIO HISTÓRICO-CULTURAL, constituye un atrevimiento investigativo que busca examinar, analizar hermenéuticamente y explicar de manera sistemática, argumentativa y crítica, la importancia de las relaciones que se suscitaron entre Venezuela y el mundo en razón a la dinámica comercial del periodo enunciado, teniendo al comercio y el dinamismo de los puertos como redes primordiales y centros de contacto e intercambio cultural respectivamente.[7] El objetivo central de esta Tesis es el abordar, desde la perspectiva historiográfica de la Historia Cultural, el impacto de los viajes comerciales en la Venezuela que se desarrolla al final del "largo siglo XIX", momento en que el intercambio cultural entre las regiones venezolanas y el mundo estaba en proceso de construcción.

www.bdigital.ula.ve

Este abordaje permite examinar cómo al concluir la Guerra Federal (1859-1863) el país se desplegó en medio de una atareada dinámica internacional agroexportadora, impulsando el camino hacia la consolidación de un proyecto nacional moderno con una base social multicultural. Al respecto, la categoría *subalternidad* cobra así un significado específico en la investigación, ya que permite ubicar, en tiempo y espacio, aquellos sujetos menos favorecidos en términos económicos y, por consiguiente, alejados del discurso

[6] No ponemos en duda que la guerra es un hecho humano significativo, debido a que perturba la espiritualidad del individuo en sociedad, acciona nuevas maneras de pensar el mundo, pone a prueba la integridad física de los involucrados y compromete su conducta social, política y económica; al tiempo que va espoleado expresiones culturales propias de una realidad espacio-temporal particular, estimulando una reelaboración del significado de la Vida, pero sí cuestionamos su exacerbación discursiva. Como señala el psicólogo estadounidense Lawrence L. LeShan, cuando estamos en guerra toda nuestra percepción de la realidad, así como de lo que somos y de lo que ocurre en el mundo a nuestro alrededor es muy distinta de la que comúnmente tenemos en tiempos de paz. A nuestro modo de ver, debemos abordarla dentro de contextos históricos más amplios. Al respecto véase: Lawrence L. LeShan. *La Psicología de la Guerra*. *Un estudio de su mística y su locura*. Santiago de Chile: Andrés Bello, 1995, p.15.

[7] Para un mayor reconocimiento de la importancia de los puertos en la historia de Venezuela consúltese: "Puertos". En: Fundación Polar, *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: 1988, Tomo II, pp. 265-271; y Dossier: "Los Puertos". *El Desafío de la Historia*, Caracas: Grupo Editorial Macpecri, Año 6, N°45, 2016.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

histórico oficial.[8] De tal manera, las relaciones de poder y la dinámica cultural se vuelven parte de un debate que obliga a repensar el accionar político y la relación entre económica y cultura en el siglo XIX.

Esta investigación busca destacar la relación economía-cultura presente en los espacios microhistóricos en donde se desarrollaron los circuitos comerciales venezolanos entre 1864 y 1914, con el fin de situar la importancia de los viajes comerciales como actividad humana, reconociendo que los desplazamientos organizados de bienes materiales provocaron la difusión de ideas renovadoras que impulsaron cambios en la vida de las personas, cambios que son susceptibles de ser abordados desde una historia cultural latinoamericana. De esta manera, se busca abrir la discusión en torno a la importancia de los viajes comerciales en la Venezuela decimonónica y aportar elementos al debate sobre el desarrollo integral del país en el contexto de la modernidad.

Si bien se toma como punto de partida el fin de la Guerra Federal (1863), esta Tesis Doctoral en Ciencias Humanas trasciende la beligerancia como constante histórica y planta el accionar bélico como parte del proceso histórico venezolano, no como un hecho determinante sino dentro de contextos históricos más dilatados (Anexo N°1). Es decir, sitúa el acontecimiento bélico al lado de las acciones económicas, sociales y fundamentalmente culturales, abriendo el estudio del periodo de postguerra como un lapso en el que se inauguró una nueva etapa en el país y se establecieron nuevas bases republicanas; un tiempo en el que los distintos agentes relacionados con el comercio agroexportador contribuyeron a la formación de un nuevo tipo de sociedad en Venezuela.

En relación al periodo trabajado, es esencial indicar que la temporalidad referida (1864-1914), la cual totaliza cincuenta años de desarrollo de la vida nacional, se inscribe entre dos fechas que aluden tanto lo político como lo económico, pero que se toman

[8] Para ampliar la categoría consúltese los trabajos: Eric Wolf. *Europa y los pueblos sin historia*. México: Fondo de Cultura Económica, 1987; Ileana Rodríguez. *The Latin American Subaltern Studies Reader*. United States: Duke University Press, 2001; Ranahit Guha. *Las voces de la historia y otros estudios subalternos*. Barcelona: Crítica, 2002; Catherine Walsh. *Estudios culturales latinoamericanos. Retos desde y sobre la región andina*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Abya-Yala, 2003; y María Tenti. "Los Estudios Culturales, la Historiografía y los sectores subalternos". *Trabajo y Sociedad*, Vol. XVI, N° 18, Argentina, 2012, pp. 317-329.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

precisamente para señalar que más allá de la concepción político-económica tiene cabida la perspectiva socio-cultural. En primer lugar, se asume la promulgación de la Constitución Federal una vez concluido el conflicto armado (1864) (*Hito político*), en segundo lugar, la tasación del pozo petrolero *Zumaque 1* en el Zulia (1914), que marca el comienzo de un cambio económico de largo aliento para el país (*Hito económico*).[9] Al mismo tiempo, coincide con el comienzo de la Gran Guerra (1914-1918), acontecimiento que prepara un cambio fundamental en la dinámica mundial asociada a la segunda revolución industrial. De esta forma, se puede definir — en términos braudelianos — un periodo de mediana duración,[10] el cual constituye para Venezuela una parte significativa de su historia contemporánea. Entiéndase, una fracción de ese luengo devenir que Mariano Picón Salas llamó adecuadamente "la aventura venezolana".[11]

Cabe resaltar que la Venezuela de este periodo era heterogénea y fragmentada desde el punto de vista geográfico, político-económico y socio-cultural. Sin embargo, los testimonios documentales de la época (Véase apéndice), evidencian la articulación progresiva del país dentro de lo que se podría evaluar como un proceso lento, donde concurrieron tanto la pluralidad de las culturas venezolanas latentes entre las unidades político-territoriales como los ideales contemporáneos de los sectores letrados. Asimismo, se puede observar la necesidad de agilizar el intercambio comercial y las relaciones económicas-materiales entre las distintas regiones, el país y el mundo.

www.bdigital.ula.ve

Por esta razón, se hace ineludible reconocer el valor de los viajes comerciales en la búsqueda de esos objetivos, así como la importancia de los medios que posibilitaron el encuentro y desencuentro entre las naciones. Sin duda, los mercados internacionales más pujantes (fundamentalmente europeos y norteamericanos) jugaron un rol catalizador en este sentido, lo cual permitió un intercambio de experiencias globales, tangibles e intangibles, haciendo de los puertos centros de de intercambio, cartografiados como

9 Rodolfo Quintero. *La cultura del petróleo. Ensayo sobre estilos de vida de grupos sociales de Venezuela*. Caracas: Biblioteca Popular para los Consejos Comunales, 2007.

10 Recomendamos la lectura del apartado intitulado "En el universo de la obra braudeliana", presente en la obra de Carlos Antonio Aguirre Rojas. *Braudel A Debate.* Caracas: Tropykos, 1997, pp.85-197.

11 Mariano Picón-Salas. *Suma de Venezuela*. Caracas: Fundación Editorial El Perro y la Rana, 2007, pp. 21-28.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

lugares donde se hacían presente productos e ideas, así como formas de vivir heterogéneas. De ahí nuestra premisa:

¡Con el comercio también viaja la Cultura!

En términos epistemológicos y teórico-metodológicos, en este trabajo se reconoce la importancia de evaluar la manera de asumir el conocimiento científico y el papel de la teoría frente al desafío del tema/problema en estudio. Es decir, se valora la necesidad de tomar conciencia de la obligación que le asiste a todo investigador de situar su lugar de enunciación teórico y examinar el método y las técnicas que más se ajustan a su indagación. Este ejercicio ha llevado ineludiblemente a inspeccionar con sobriedad el debate sobre la denominada "ruptura paradigmática" en las ciencias y a profundizar en la importancia del diálogo interdisciplinario presente en el horizonte de las ciencias humanas.[12]

En tal sentido, la perspectiva histórico-cultural que orienta esta investigación, subraya la presencia de manifestaciones interculturales durante un periodo de cincuenta años que trasciende cualquier discurso historicista, así como cualquier asomo de homogenización cultural venezolana, reconociendo su diversidad, complejidad y contradicciones. Además, somete a debate cómo ciertos grupos de intelectuales aspirantes a fortalecer los límites de la nación, intentaron establecer una idea monolítica de la cultura venezolana, esgrimiendo un culturalismo patrio "civilizatorio" y utilizando la figura de Simón Bolívar como una centralidad simbólica, representativa, identitaria y funcional con un peso sustancial en la concepción de la idea de nación.[13] En su lugar, se asume como categoría de análisis histórica el *hibridismo cultural*,[14] la cual puede coadyuvar a una aproximación más detallada del proceso de consolidación del país en el periodo señalado.

Se devela así la necesidad de examinar el lugar que ocupan los discursos históricos que desde la segunda mitad del siglo XIX buscaban construir una identidad nacional-

[12] Acerca de esta ruptura paradigmática, recomendamos con énfasis el trabajo de Miguel Martínez Miguélez. *Nuevos fundamentos en la investigación científica*. México: Trillas, 2012.

[13] Consúltese: Germán Carrera Damas. *El culto a Bolívar*. Caracas: Alfadil Ediciones, 2003.

[14] Categoría utilizada por el historiador cultural Peter Burke. Véase su obra *Hibridismo Cultural*. Madrid: Akal, 2013.

www.bdigital.ula.ve

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

oficial fundamentada en una concepción republicana, apoyada en la instrucción pública y financiada por una economía agroexportadora oscilante. De igual forma, se subraya la necesidad de lograr una aproximación a estos hechos a través del prisma de los testimonios de la época, es decir de aquellos viajeros que presenciaron la realidad sociopolítica venezolana de base agrícola, la cual se desdobló dando paso a una cultura petrolera que progresivamente dio paso a una modernidad capitalista sin precedentes para un país latinoamericano.[15]

Cabe acota que este estudio tiene su origen en las discusiones derivadas de la dinámica pedagógica con los estudiantes de la Escuela de Historia y los profesores de la Universidad de Los Andes (ULA) y la Universidad Central de Venezuela (UCV), con quienes hemos establecido diálogos interdisciplinarios, discutiendo temáticas que trascienden los límites habituales de la historia oficial y apuntan a la necesidad de ir a "contrapelo" — para usar una expresión de Walter Benjamín — de los estudios históricos acríticos. Estos diálogos han permitido construir un diagrama integrador de perspectivas y enfoques teórico-metodológicos diversos, permitiendo una mayor aproximación al tema/problema seleccionado a un nivel científico.[16]

www.bdigital.ula.ve

Este estudio — por su naturaleza — asume cuatro perspectivas de investigación que se conjugan en un **enfoque «histórico-dialógico-crítico-integrativo»**, dando la posibilidad de examinar aquellos aportes intelectuales al permitir una mayor comprensión del tema/problema en estudio. A saber:

1. Perspectiva epistemológica
2. Perspectiva historiográfica
3. Perspectiva dialógica
4. Perspectiva crítica

[15] Hugo Cancino, (Cord.). *Los intelectuales latinoamericanos entre la modernidad y la tradición, siglos XIX y XX*. España: AHILA, Iberoamericana, Vervuert, 2004.

[16] No se busca continuar con el infructuoso debate sobre la cientificidad, o no, de la Historia, toda vez que convendría primero re-conceptualizar el concepto de *ciencia* y sacarlo del enfoque positivista que le asiste, antes de situar a la Historia en una u otra banda. Lo que sí se subraya en este trabajo es que la Historia califica como estudio científico-humanístico-crítico-dialógico elaborado y eso nos basta para hacer notar el valor de este esfuerzo en el campo de las Ciencias Humanas.

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En primer lugar, se asume una ruptura epistemológica con el paradigma positivista dominante en el quehacer científico general, al reconocer la necesidad de abrir el debate de las ciencias sociales/humanas y encontrar una manera más amplia de aprovechar los saberes de la humanidad en un mundo interconectado y sumergido en una profunda crisis eco-lógica.[17] En tal sentido, el horizonte epistemológico de este trabajo se asume a partir de los aportes de Edgar Morín, Rolando García, Miguel Martínez Miguélez y Enrique Dussel, quienes coinciden en que el conocimiento se encuentra en permanente construcción. De esta forma, compartimos la necesidad de debatir los temas dentro en un ámbito intelectual que permita realizar investigaciones amplias y con visión de conjunto e impugnables en el tiempo, y no en el marco segmentado del academicismo caracterizado por "tribus y territorios académicos".[18]

En segundo lugar, este trabajo se sitúa — en términos historiográficos — en la corriente de la Historia Cultural, la cual destaca el criterio interdisciplinario y vigoriza las indagaciones históricas, dilatando el campo de estudio y envolviendo diversas miradas sobre el devenir humano.[19] Por esta razón, aunque sujetos siempre a la apreciación del lector, es posible apuntar con toda luminiscencia que la *cultura* es, siguiendo a Apolodoro, el "hilo de Ariatna" de esta investigación histórica.[20]

www.bdigital.ula.ve

En un tercer plano, al ubicar el tema/problema en el ámbito de la cultura, se ambiciona una aproximación a los *estudios culturales* y su importancia para la

[17] Al respecto recomendamos la lectura del trabajo coordinado por Immanuel Wallerstein, *Abrir las Ciencias Sociales.* México: Siglo XXI, 1996.

[18] Tony Becher. *Tribus y territorios académicos: la indagación intelectual y las culturas de las disciplinas.* Barcelona (España): Gedisa, 2001.

[19] Si bien se parte de las ideas planteadas por Peter Burke en su libro *¿Qué es la Historia Cultural?* (Barcelona -España: Paidós, 2006), el giro latinoamericano asumido responde a un interés particular por fortalecer una historia cultural latinoamericana que aborde el problema de la cultura venezolana en un sentido amplio.

[20] En relación al concepto *cultura*, una vez reconocido el grado de conflictividad terminológica, intentamos seguir la crítica a la concepción de *cultura histórica* del filósofo ecuatoriano-mexicano Bolívar Echeverría, quien a través de su obra *Definición de la Cultura* abordó filosóficamente los fenómenos culturales e históricos de América Latina y abrió una ventana propia para su estudio. Asimismo, para este punto, sumamos los invaluables aportes del filósofo mexicano Leopoldo Zea, quien abordó el problema cultural y la filosofía en la cultura de América, la cultura occidental y el coloniaje cultural en América Latina, aporte publicado en buena medida en su estudio *América como conciencia*.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

investigación histórica,[21] con el fin de alcanzar una mejor comprensión del lugar que ocupa Venezuela en el "mosaico" multicultural de América Latina;[22] profundizando además en el diálogo histórico con disciplinas como la geografía, antropología, sociología, economía, psicología, filosofía, literatura e historia del arte, en torno a la historia de la cultura.[23]

En cuarto lugar, destaca el papel de la historia crítica latinoamericana, la cual al ir a contracorriente de la ortodoxia académica y las posturas relativistas postmodernas, acentúa con rigurosidad y ponderación una experiencia histórica propia, cuyo enfoque reflexivo y profundamente crítico permite ahondar en la historia venezolana al acentuar su lugar en el contexto latinoamericano.[24]

Por esta razón, en la presente Tesis Doctoral se expone con plena conciencia la intención de asumir una HISTORIA CULTURAL LATINOAMERICANA, con asiento y sustento en una postura histórica fundamentada en un diálogo crítico interdisciplinario. Esta postura queda manifiesta al reconocer que la sociedad venezolana ha experimentado

www.bdigital.ula.ve

[21] Para este punto considérese la perspectiva analítica dela la Escuela de Birmingham. Véase: Eguzki Urteaga. "Orígenes e inicios de los estudios culturales". *Gazeta de Antropología*, N° 25, Universidad de Granada, 2009, pp.1-7.

[22] Para el caso de América Latina, resalta el estudio de Catherine Walsh, *Estudios Culturales Latinoamericanos. Retos desde y sobre la región andina*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2003; así como la publicación coordinada por Eduardo Restrepo, *Stuart Hall desde el sur: legados y apropiaciones*, Buenos Aires: CLACSO, 2014. Ahora bien, los *estudios culturales* tienen su lugar, merecido por demás, entre las corrientes de investigación actuales, pero también deben apreciarse dentro de un sano contexto epistemológico. Aunque no compartimos toda la crítica realizada por Carlos Reynoso sobre los *estudios culturales*, reconocemos que su libro *Apogeo y decadencia de los estudios culturales. Una visión de la antropología*, es un contraespejo necesario en este sentido, ya que permite tener un panorama amplio y crítico en relación a las propuestas y lecturas que los sustentan y ofrece otra mirada a los movimientos intelectuales que giran a su alrededor.

[23] En este punto resaltamos la importancia de los diálogos que hemos asumido con otros compañeros interesados por los estudios histórico-culturales en el marco del *Seminario Historia de la Cultura Latinoamericana*, dictado por el profesor Alberto Rodríguez Carucci en Mérida (Venezuela) durante los años 2021-2022: Argenis Arellano (Historiador), Juan Manuel Patiño (Antropólogo), José Manuel López (Filósofo) y Carlos Gutiérrez (Filósofo).

[24] En este sentido, la vigencia del pensamiento crítico de Karl Marx se hace significativo, por lo que se ha decidido revisar esta perspectiva en términos del marxismo crítico planteado por Enrique Dussel y no por el marxismo-leninismo clásico. Aunque el interés de esta investigación traspasa lo socioeconómico y se adentre decididamente en los dominios de la cultura, las categorías de análisis crítico planteadas por Marx encuentran en esta investigación su vigencia. Asimismo, la *historia crítica* que defiende el economista e historiador mexicano Carlos Antonio Aguirre Rojas resalta en este sentido, debido a su profundidad teórica e historiográfica y por su compromiso con la realidad latinoamericana en término marxistas no dogmáticos. Claro está, esto no eclipsa otras perspectivas igualmente valiosas como la de la *historia regional y local*, cuyas contribuciones latinoamericanas permiten apreciar la complejidad histórica del continente a través de un cambio de escala, entendiéndolas como un valioso aporte historiográfico.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

en su devenir un conjunto de encuentros culturales dinámicos, los cuales merecen ser revisados — sin perder el áncora histórica — desde múltiples perspectivas disciplinares.[25]

Desde el punto de vista categorial, para esta investigación se ha asumido de forma propositiva una categoría marcada por el cambio de escala en el análisis y que busca abrir el espacio de discusión teórico en torno a los viajes comerciales decimonónicos: «vínculos culturales microhistóricos»,[26] la cual permite expresar con mayor precisión cómo el comercio internacional generó ejes articuladores y dinamizadores que influyeron gradualmente en las distintas expresiones culturales de la Venezuela que se desarrolla entre 1864 y 1914. De esta manera, las ideas, discursos y acciones que impactaron lo nacional, lo local y lo cotidiano, pueden observarse como aspectos que marcaron el "pulso" de la laboriosa y oscilante vida de los venezolanos y forasteros que estuvieron presentes en el territorio nacional dentro de una economía-mundo.[27]

De esta forma se ha asumido como hipótesis de trabajo que, a partir de la evaluación de estos "vínculos culturales" desde un escala microhistórica y sin perder el marco general, es posible alcanzar una aproximación a la realidad venezolana durante el periodo señalado subrayando el papel de los viajes comerciales, los cuales hicieron de los puertos lugares de encuentro e intercambio cultural; lo que permite no solo hacer referencias a las estadísticas del mercado, sino llegar a conocer, de ser posible, los rostros de los venezolanos que vivían esta dinámica día a día.

En suma, en este estudio se emprende la necesidad de examinar cómo desde los puertos y sus áreas de influencia se desarrollaron encuentros que impulsaron la hibridez de

[25] Como apunta Armando Saitta, en la investigación histórica, al presentarse un problema con cierto grado de complejidad, no basta una sola disciplina para resolverlo, por el contrario, es necesario "atacarlo" considerando todas las disciplinas, así como los medios con los cuales cuenta cada una de ellas. Véase: Armando Saitta. *Guía crítica de la Historia y de la Historiografía*. México: Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 37. Además, como escribe Eric Hobsbawm debemos tomar en cuenta que la Historia en tanto disciplina debe considerarse en el marco de la convergencia y no de la separación. Consúltese: Eric Hobsbawm. *Sobre Historia*. Barcelona (España): Crítica, 1997, p. 9.

[26] Para este punto, compartimos en parte el planteamiento de Hugo Capellà i Miternique, quien en "Los vínculos culturales, una riqueza para la región", artículo publicado en el *Boletín de la A.G.E*. (Barcelona España, Nº 34, 2002; pp. 159-170), permite tomar conciencia acerca de lo que él llama "el ciclo de marginación", y aporta un instrumento conceptual para intentar entender las etapas en las que se pueden encontrar los vínculos culturales y analizar los parámetros que "se basan sobre algo invisible".

[27] Léase: Wallerstein, Immanuel. *El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. México: Siglo XXI, 1979.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

la cultura venezolana en la última parte del "largo siglo XIX" — como define Eric J. Hobsbawm el periodo decimonónico —, así como examinar la idea de la hibridez cultural venezolana a la sombra de un comercio internacional influyente y en gran medida interconectado.[28] Sin duda, esos elementos permiten impulsar la identificación de un sinnúmero de manifestaciones y representaciones culturales dentro del país. Claro está, estos acontecimientos han de abordarse a la luz de un conocimiento histórico que reconozca las luces y sombras de la historiografía venezolana, siguiendo la orientación que ya Josep Fontana nos enunciara en el último tercio del pasado siglo: la historia debe dejar de ser "conocimiento libresco" para recuperar su "legítima función de herramienta para la construcción del futuro".[29]

Ahora bien, esta investigación ha sido concebida partiendo de un cuerpo de consideraciones epistemológicas y teórico-metodológicas que anteceden el *corpus capitular* y se ha cerrado con un conjunto de consideraciones finales, la bibliohemerografía consultada y un apéndice documental que incluye 30 documentos de archivo que pueden ayudar a entender la importancia del objeto de estudio. En términos esquemáticos, la misma ha quedado estructurada de la siguiente manera:

www.bdigital.ula.ve

Consideraciones Epistemológicas y Teórico-Metodológicas. En este apartado se busca exponer, para su evaluación, los criterios que sustentan la indagación en sí: *Planteamiento del tema/problema*, *Justificación*, *Objetivos*, *Hipótesis de Trabajo*, *Preguntas orientadoras*; *Antecedentes*, *Estado Actual del Tema/Problema*, *Panorama epistémico y teórico-metodológico* del tema/problema de estudio. Fundamentalmente, se hace énfasis en las herramientas epistemológicas y teórico-metodológicas enunciadas articuladas y utilizadas.

Capítulo I: Contexto político-económico y socio-cultural de Venezuela entre 1864 y 1914. En este capítulo se expone una visión contextual a partir de dos ejes: 1. Eje Político-económico, y 2. Eje socio-cultural, con el fin de lograr una interpretación trasversal de la

[28] Para el desarrollo de la temática en torno a la *hibridez cultural* como categoría de análisis, además de los aportes de Peter Burke, seguimos los postulados de Néstor García Canclini, presentes en su obra: *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, México: Grijalbo, 1990.

[29] Josep Fontana. *Historia. Análisis del pasado y proyecto social*. Barcelona (España): Crítica, 1982, p. 263.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

realidad nacional con una visión de conjunto, resaltando la importancia del capital cultural de Venezuela en el ámbito de la modernidad hispanoamericana.

Capítulo II: Elementos constitutivos de los viajes comerciales en los EE.UU. de Venezuela. En este capítulo se abordan distintos elementos que componen la estructura del viaje comercial, en el marco de la realidad económica de los *Estados Unidos de Venezuela*. Así, se lleva a cabo una taxonomía del viaje comercial en tanto *corpus* de estudio, la cual, da lugar al análisis puntual de aspectos como: las unidades de producción y los rubros comerciales; las vías de comunicación y los medios de transporte; los puertos; los mercados y pulperías; los productos comerciales y culturales; el tránsito del producto comercial-cultural y las casas comerciales, entre otros.

Capítulo III. Viajes comerciales en la Venezuela agroexportadora: historia, economía y cultura. En este capítulo se estudia la relevancia de ocho tipologías de viaje considerando tres aspectos claves: las rutas internas, el puerto como epicentro y su proyección en el ámbito del comercio de exportación e importación de productos comerciales-culturales. Se aborda en primer lugar el viaje por el rio Orinoco a partir de la experiencia de los viajeros hanseáticos, lo que incluye también una mirada a la región amazónica al sur del país. Posteriormente, se reconoce la importancia de los viajes en el Oriente venezolano, tomando como referencia a Barcelona, Carúpano y Guanta, así como la presencia de los corsos en la región.

www.bdigital.ula.ve

Igualmente, se examinan los viajes por los Llanos y sus áreas de influencia a través de los ríos, resaltando el significado que tuvo el ganado y el comercio de plumas para la época. De manera similar, se reconoce la importancia de los viajes con destino a Puerto Cabello, donde se despliega un paisaje natural cautivador y que impulsa la percepción de horizontes indeterminados a nivel comercial. Además, se desatacan los viajes relacionados con Coro y el Puerto de La Vela a partir de una mirada peninsular a las islas holandesas. A su vez, se asume con gran notabilidad los viajes a Maracaibo, cuyos relatos vinculan a la presencia alemana con el desarrollo del puerto y una relación estrecha con la región andina en el marco de una cultura lacustre.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De igual manera, se analiza la significación del viaje a La Guaira durante el periodo en estudio, reconociendo la importancia para la capital, Caracas, dentro de una concepción cosmopolita y cómo, desde el tránsito de los productos del puerto a la ciudad, los artículos pasaron por los almacenes hasta llegar a la vida de las familias capitalinas. Finalmente, se examinan los viajes a la región andina, considerando las travesías por las tierras altas de Venezuela, lo cual da una mirada periférica del problema y una perspectiva integrativa al significado de los viajes comerciales en la Venezuela del siglo XIX.

Capítulo IV. Una mirada de conjunto: con el comercio también viaja la cultura. Al cierre de la investigación, se presenta una mirada de conjunto de la dinámica de los viajes por la Venezuela agroexportadora entre 1864 y 1914. Esto implica reconocer una historia con sujetos, es decir, un abordaje histórico que no se queda solo en los datos estadísticos y la tendencia a una explicación "telequinésica" del desplazamiento de los productos comerciales-culturales, sino que evidencia el trabajo de quienes participaban laboriosamente para la concreción de cada viaje y, por ende, configuraban de manera gradual un "tejido" sociocultural sobre la topografía venezolana; evidenciando a su paso una "hibridez cultural" propia de cada región; donde predominaban los diálogos comerciales entre las distintas expresiones culturales del país y a diferentes escalas, susceptibles de abordadas desde distintas perspectivas.

www.bdigital.ula.ve

Claro está, estos aspectos sólo se pueden distinguir si se toma en cuenta el papel que jugó el uso de las embarcaciones con fines comerciales, los requerimientos de transporte terrestre para la distribución de las mercancías (ferrocarriles y carros) y el protagonismo de los animales de carga en el aumento de los niveles de consumo, así como la seguridad en los desplazamientos por los caminos y carreteras del país y las rutas comerciales que sirvieron de "arterias" para interrelacionar la compleja geografía venezolana (costa, llanos, montañas y selva). A esto se suma la dinámica bancaria y la actividad de las plazas-mercado, las cuales sirvieron de centros de intercambio. Estas últimas resultaron ser espacios donde se presentaban formas de pesar, medir y comprar, al tiempo que circulaban distintos tipos de moneda utilizados por los mercaderes y comerciantes. Además, se competía con las pulperías y se aprovisionaban las domésticas de todo lo necesario para garantizar el alimento sobre la mesa de la casa.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Al término del cuerpo capitular, se exponen las consideraciones finales, las fuentes consultadas, un apéndice documental cuyos materiales permiten abordar futuros estudios y una lista de figuras que dan cuenta de la importancia del uso de la imagen como documento histórico. De esta manera se cierra el aporte intelectual.

Finalmente, resulta importante reconocer que esta investigación no responde a un requisito *ad hoc*, sino que se inscribe en una línea de investigación intitulada: "Viajes, interculturalidad y vida material en Venezuela entre los siglos XIX y XX: estudios histórico-culturales", la cual, quien subscribe, viene desarrollando y fortaleciendo desde el año 2009. Los aportes de esta línea de trabajo, encuentran un mayor significado al quedar tipificados en estas páginas como el culmen de un proceso de formación profundamente humanista. Por eso, al término de la Tesis Doctoral, queda en manos del lector un trabajo que representa para quien suscribe el cierre de un ciclo de formación de cuarto nivel, mismo que comenzó en el año 2004 con una Licenciatura en Historia (2004-2009),[30] continuó con una Maestría en Estudios Sociales y Culturales (2010-2014)[31] y se cierra con el Doctorado en Ciencias Humanas (2015-2022); años de esfuerzo y dedicación invertida que constituyen hoy parte de un ciclo profesional que se intenta proyectar por nuevos derroteros académicos, al paso de lo que J. M. Briceño Guerrero llamó emotivamente "la entrecortada caravana de las letras".[32]

www.bdigital.ula.ve

[30] Johnny V. Barrios Barrios. *La Imagen de los Andes venezolanos: geografía, historia y cultura en la obra de Agustín Codazzi (1827-1850).* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 2009.

[31] Johnny V. Barrios Barrios. *Los caminos de herradura de la región andina venezolana a través de la obra de Ferdinand K. Bellermann (1842-1845).* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 2014.

[32] José Manuel Briceño Guerrero. *América Latina en el Mundo*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 2003, p.19.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

CONSIDERACIONES EPISTEMOLÓGICAS Y TEÓRICO-METODOLÓGICAS

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

...frente a esta emergencia de un nuevo siglo histórico, que se acompaña también de la crisis terminal del sistema histórico capitalista, y del nacimiento y gestación de todo un nuevo sistema histórico, se impone, naturalmente, también la construcción de un nuevo tipo de historia.

Carlos Antonio Aguirre Rojas
Economista-Historiador

La Tesis Doctoral constituye un trabajo de investigación original, el cual debe ser elaborado siguiendo una línea de investigación ajustada a los estudios de cuarto nivel. Por consiguiente, el carácter inédito de este trabajo queda evidenciado en contraste con otros aportes realizados sobre la temática en estudio en el campo de la historiografía venezolana, cuyos enfiles son sobre todo de orden político, militar, económico y, en un menor grado, sociocultural. De igual manera, este aporte intelectual responde a una línea de investigación cimentada desde el año 2009 intitulada "Viajes, interculturalidad y vida material en Venezuela entre los siglos XIX y XX: estudios histórico-culturales", cuyo fortalecimiento se ha dado de manera gradual y se encuentra actualmente adscrita a la perspectiva interdisciplinaria de las Ciencias Humanas.

www.bdigital.ula.ve

La orientación teórico-metodológica de esta investigación ha sido en parte producto del diálogo con especialistas de distintas áreas de conocimiento, cuya participación en la construcción y/o consolidación del pensamiento crítico de sus respectivas disciplinas en Venezuela resulta de gran interés; a saber: Dra. Edda O. Samudio A. (Geohistoriadora), Dra. Luz Pargas (Socióloga), Dra. Nelly Velázquez (Antropóloga), Dra. Carmen Carrasquel (Historiadora), Dr. Carlos Amaya (†) (Geógrafo), Dr. Ebert Cardoza (Historiador), Dr. Jean Carlos Brizuela (Historiador), Dr. Albio Marquez (Economista), Dr. Pedro Alzuru (Filósofo), Dr. Marco Ortiz (Politólogo), Dr. Marco Aurelio Ramírez (Literato), Dr. Jorge Gómez (Historiador del Arte) y Dra. María del Pilar Quintero (Psicóloga social), entre otros. Los aportes de estos académicos, han allanado el camino y han abierto nuevos horizontes para el abordaje, comprensión, explicación y discusión del tema/problema en estudio. Especial mención merecen los aportes del profesor

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

universitario, ensayista y crítico literario Alberto Rodríguez Carucci, quien al abordar la historia de la cultura latinoamericana y venezolana de forma comprometida, ha sido, sin duda, un interlocutor de primera línea a la hora de consolidar este trabajo dentro los estudios histórico-culturales.

El punto más álgido de los diálogos sostenidos hasta ahora con estos y otros profesionales, está relacionado con lo referente al método en una investigación histórica; ya que como aprendimos leyendo a F. Chabod:

> …el ´método histórico´ que se aprehende a través de las obras específicamente dedicadas a esto, es decir, a través de preceptos y normas de carácter general y en apariencia absolutas, no es una llave que se adapta indiferentemente a cualquier cerradura, algo inalterable e inalterado, un passe-partout; es, por el contrario, un delicado instrumento «variable» que debe, de hecho ser «adaptado» en cada uno de los casos gracias a la inteligencia y sensibilidad del estudioso, así como – si es lícito el parangón – un objetivo fotográfico debe regularse de acuerdo con la luz y el ambiente que éste debe fotografiar. [33]

www.bdigital.ula.ve

En consecuencia, en este apartado (no capitular) se exponen las consideraciones que sustentan esta investigación: *Planteamiento del tema/problema*, *Justificación*, *Objetivos*, *Hipótesis de Trabajo*, *Preguntas Orientadoras*; *Antecedentes*, *Estado Actual del Tema/Problema* y *Panorama Epistemológico y Teórico-Metodológico* de la investigación. Además, se hace énfasis en la búsqueda por identificar el instrumental más acorde con el estudio, articulando y formulando coherentemente los planteamientos y asumiendo con compromiso y honestidad intelectual el abordaje del tema/problema enunciado.

Planteamiento del tema/problema

La Historia Cultural como corriente historiográfica abre la oportunidad para realizar investigaciones históricas integrales y desde un enfoque crítico interdisciplinario, es decir, acentuando el diálogo entre distintas disciplinas de conocimiento: geografía, antropología, sociología, demografía, ciencias políticas, economía, filosofía, psicología, lingüística, literatura e historia del arte; así como con la biología, la ecología y otras ciencias

[33] Tomado de: Armando Saitta. *Guía Crítica de la Historia…* p. 32.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

naturales.[34] En tal sentido, bajo el título VIAJES COMERCIALES EN LA VENEZUELA AGROEXPORTADORA 1864-1914: UN ESTUDIO HISTÓRICO-CULTURAL, el presente trabajo de investigación constituye una labor intelectual que se propone examinar hermenéuticamente y exponer de manera sistemática, la importancia de los viajes comerciales en la Venezuela decimonónica y los factores culturales que le son inherentes, a objeto de establecer una relación directa entre economía y cultura. De esta manera, se asume con sentido teleológico la importancia de la dinámica cultural venezolana del siglo XIX y su proyección en el siglo XX.

Cabe resaltar que el contexto venezolano que se estudia en esta Tesis Doctoral muestra a una Venezuela diversa y en gran medida fragmentaria, tanto desde el punto de vista geográfico como político, económico, social y cultural. Sin embargo, los documentos de la época evidencian la juntura progresiva del país dentro de lo que se podría evaluar como un proceso de «articulación» nacional. Para ello, se asume una categoría de análisis que dé cuenta de este hecho: *vínculos culturales microhistóricos*, la cual permite expresar con mayor precisión cómo, más allá de las oscilaciones y los intereses de grupos, el comercio internacional sirvió en gran medida de agente integrador y dinamizador del comercio nacional en el marco de una economía-mundo capitalista, así como promotor de expresiones culturales a escala regional y local. De ahí nuestra premisa: ¡Con el comercio también viaja la cultura! De esta forma, se busca dar luces acerca de una fase relativamente corta (50 años) del largo y complejo proceso histórico-cultural venezolano que envuelve 524 años de historia viva.

www.bdigital.ula.ve

[34] El *Diálogo* en esta investigación se asume en términos de "acción dialógica", siguiendo la perspectiva de Paulo Freire. Es decir, como parte de la naturaleza del ser humano. Un *diálogo* que requiere un profundo amor al *hombre* y al mundo, humildad verdadera, intensa fe en los *hombres* y un pensar crítico; promoviendo entendimiento, creación cultural y liberación. Para Freire, el *diálogo* no es un producto histórico, sino la propia historización: "la palabra es esencialmente diálogo". Al respecto véase: Paulo Freire. *Pedagogía del Oprimido*. Madrid: Siglo XXI, 1970. Un ejemplo de este tipo de diálogos se encuentra materializado en el artículo *Exploradores alemanes en los Andes venezolanos: Karl Moritz y Ferdinand Bellermann en Mérida (1844-1845*). *Revista Llul*, Vol. 44, Nº 89, España, 2021, pp. 71-98, publicado por Jorge Luis Ávila-Núñez y quien suscribe.

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Justificación

Los siglos XIX y XX representan un periodo definitorio en el proceso de construcción y consolidación de Venezuela como país independiente. En términos geohistóricos, políticos, económicos y socioculturales, se inicia un proceso de integración de diversos espacios que apuntan a dar forma a un Estado-nación moderno, el cual hilvana ambos siglos. En tal sentido, se hace imperativo comprender el lugar de la cultura en el análisis del liado proceso de articulación de las unidades político-territoriales que configuraron los Estados Unidos de Venezuela entre 1864 y 1914, reconociendo que en el sustrato histórico de ese periodo descuellan aspectos que, más allá de la historiografía heroica y de la idea de una "cultura nacional" oficial, permiten identificar el grado de complejidad cultural que subyace en el dilatado devenir de Venezuela como país independiente.

En consecuencia, al detectar omisiones y disgregación de la información en la historiográfica nacional venezolana en relación al tema de estudio, se ha considerado necesario reflexionar acerca de cómo se generaron los encuentros que gradualmente permitieron una articulación económica entre las regiones, así como entre éstas y el mundo, identificando aspectos relacionados con la hibridez cultural. De esta manera, el estudio queda ampliamente justificado, ya que permite identificar vínculos culturales susceptibles de ser analizados desde una perspectiva histórica, a partir de los cuales se pueden generar aportes para la compresión de este periodo de la historia de Venezuela.

www.bdigital.ula.ve

Objetivos

Objetivos generales

1. Abordar, desde la perspectiva historiográfica de la Historia Cultural Latinoamericana, el impacto de los viajes comerciales en la Venezuela que se desarrolla entre 1864 y 1914.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

2. Estudiar, con un enfoque crítico, cómo a partir de 1864 el país se despliega en medio de una dinámica agroexportadora, impulsando el camino hacia la consolidación de un proyecto nacional moderno con una base multicultural.

Objetivos específicos:

1. Abordar el contexto político-económico y socio-cultural de Venezuela entre 1864 y 1914.
2. Examinar la dinámica comercial de los Estados Unidos de Venezuela en el marco del comercio internacional al cierre del "largo siglo XIX".
3. Analizar la influencia de los viajes comerciales en la cultura venezolana en el periodo enunciado
4. Estudiar la relación entre los viajes comerciales y la hibridez cultural de la Venezuela agroexportadora, relacionando economía y cultura.

Hipótesis de trabajo

www.bdigital.ula.ve

La vida de los venezolanos en el territorio nacional entre 1864 y 1914, se desarrolló en medio de un conjunto de escenarios naturales y humanizados complejos, impulsados por una dinámica económica caracterizada por la exportación de productos agrícolas. En este contexto, los viajes comerciales jugaron un papel activo que no debe desdeñarse, ya que el tráfico de rubros permitió no sólo la entrada y salida de distintos tipos de mercancía, sino el tránsito de elementos de orden cultural con implicaciones en el desarrollo nacional. En consecuencia, siguiendo la documentación de la época, es posible identificar intercambios que permitieron establecer vínculos recíprocos a nivel cultural, los cuales forman parte ineludible del devenir histórico del país. En tal sentido, la evaluación de estos vínculos culturales desde un escala microhistórica (sin perder el contexto general), hace posible alcanzar una aproximación a otros ángulos de la realidad histórica venezolana durante el periodo señalado. Esto permite abordar, con compromiso y rigurosidad académica, un estudio que evidencie cómo el comercio internacional influyó en las formas de modelar las dinámicas culturales de las regiones y las localidades.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Preguntas orientadoras:

Para el abordaje de este tema/problema se trazaron cinco interrogantes orientadoras fundamentales:

1. ¿Qué importancia tiene el asumir una postura epistemológica y teórico-metodológica crítica a la hora de estudiar el proceso de conformación de Venezuela como un país moderno?

2. ¿Qué papel jugó el comercio agroexportador en el contexto geohistórico de los *Estados Unidos de Venezuela* entre 1864 y 1914?

3. Desde el enfoque de la Historia Cultural ¿Cómo era la dinámica de los EE.UU de Venezuela durante el periodo en estudio?

4. ¿Hasta qué punto los viajes comerciales influyeron en la modelación de las expresiones culturales de Venezuela entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX?

www.bdigital.ula.ve

5. ¿Qué relación hay entre la economía y la cultura a la hora de evaluar los complejos procesos de hibridación cultural dentro de los proyectos nacionales en América Latina de finales del siglo XIX y principios del XX, especialmente en Venezuela?

Antecedentes historiográficos

Los trabajos sobre el tema objeto de estudio son escasos. Sin embargo, aquellos que se aproximan a nuestro estudio se han podido ubicar en tres líneas,[35] a saber:

1. Estudios generales sobre el siglo XIX venezolano, los cuales incluyen la importancia de las rutas comerciales americanas y su relación con el mundo.

2. Análisis socio-económicos relacionados con la construcción de la República de Venezuela una vez concluido el periodo de guerras (1824-1858/1859-1863).

[35] Cabe aclarar que en algunos casos una obra no responde en *stricto sensu* a una línea en específico y puede incluirse de manera simultánea en las otras dos.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3. Abordajes sistemáticos sobre el proceso de tránsito de una Venezuela agroexportadora a una Venezuela petrolera y moderna.

En concordancia, resulta importante destacar algunos aportes significativos en este sentido. A continuación se presentan los que consideramos más relevantes en orden cronológico:

En primer lugar se encuentra el aporte de Miguel Izard, quien en *La Venezuela del café vista por los viajeros del siglo XIX*,[36] señala, desde un enfoque socioeconómico, la importancia de los registros de viaje como testimonios que ofrecen al historiador una aproximación a la realidad del país a través de las percepciones de los extranjeros que visitaron Venezuela durante el siglo XIX (algunos de ellos comerciantes); desde Alexander von Humboldt a Leonard Dalton. El autor destaca la dinámica económica vinculada con la caficultura, la ganadería, el comercio, el contrabando, las redes viales y los obstáculos presentes en el país para su desarrollo. Este estudio permite una vinculación directa con el concepto de viaje y su relación con la actividad económica de la época, acercándonos a un nivel de comprensión microhistórico a partir de los relatos de los viajeros decimonónicos.

www.bdigital.ula.ve

Por su parte, Nelson Paredes Huggins, en su estudio *Vialidad y comercio en el occidente venezolano*: *principios del siglo XX*,[37] aborda, desde una perspectiva materialista histórica, la relación que existe entre las vías de comunicación y el comercio, centrando su atención en el occidente del país, resaltado la importancia de Maracaibo como ciudad puerto. Además, expone cómo la dinámica económica de exportación de finales del siglo XIX y principios del siglo XX se intensificó de manera gradual, cambiando la atareada economía de los centros de producción. Sin duda, este aporte representa una referencia histórica obligada para entender el periodo en estudio, específicamente para los años 1910-1914.

[36] Miguel Izard. "La Venezuela del Café vista por los viajeros del siglo XIX". *Boletín Histórico. Fundación John Boulton*, N° 20, Caracas, 1969.

[37] Nelson Paredes Huggins. *Vialidad y comercio en el occidente venezolano: principios del siglo XX*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos, 1984.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Igualmente, resalta el estudio de Gastón Carvallo y Josefina Ríos de Hernández, quienes en *Temas de la Venezuela Agroexportadora*,[38] presentan en las 153 páginas que conforman este libro, los problemas relativos al desarrollo histórico de la agricultura en Venezuela desde una mirada materialista-histórica. Además, se plantea la hipótesis de la unidad plantación-conuco y su relación con la hacienda; así como las formas productivas del periodo del café y el papel de los sectores dominantes en la dinámica agrícola nacional. Conjuntamente, se analizan las transformaciones de la agricultura durante el siglo XX, subrayando el papel de la mano de obra en el proceso productivo venezolano. A nuestro modo de ver, este trabajo representa un antecedente de primer orden para la investigación, debido a que se inscribe de manera directa en la temática sobre la dinámica comercial de la Venezuela agroexportadora.

Del mismo modo, resalta el libro de John Lombardi: *Venezuela. La búsqueda del orden. El sueño del progreso*.[39] En esta obra, el autor se propone explicar y comprender, más allá de los enfoques positivistas, el proceso de conformación de Venezuela como país, desde la conquista hasta el siglo XX. Destaca de este trabajo los procesos unificadores y las características del proyecto nacional venezolano que entrelaza los conceptos de "orden y progreso". El principal interés por la obra, como antecedente para esta investigación, se sitúa en el capítulo 4: "La avanzada comercial-burocrática 1830-1935"[40] donde se resalta la importancia del comercio y las actividades económico-políticas de los sectores dominantes en la Venezuela independiente, desde la disolución de la República de Colombia hasta la introducción de "la élite técnica" en tiempos del general Juan Vicente Gómez.

www.bdigital.ula.ve

Otro trabajo de similar importancia es el de Rosa Esteba e Ivonne Alvarado, titulado *Geografía de los paisajes urbanos e industriales de Venezuela.*[41] En este libro se analizan, desde una mirada geohistórica, los paisajes venezolanos como unidades que recogen las imbricaciones de la realidad en términos geográficos e históricos. En relación al estudio,

[38] Gastón Carvallo y Josefina Ríos de Hernández. *Temas de la Venezuela Agroexportadora.* Caracas: Fondo Editorial Tropykos, 1984.
[39] John Lombardi. Venezuela. *La búsqueda del orden. El sueño del progreso*. Barcelona: Crítica, 1985.
[40] Páginas 169-224.
[41] Rosa Estaba e Ivonne Alvarado. *Geografía de los paisajes urbanos e industriales de Venezuela.* Caracas: Ariel-Seix-Barral Venezolana, 1985.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

resalta el capítulo II: "La República: el resurgimiento de la urbanización y la economía cafetalera (1830-1920)".[42] En el mismo se muestra — como parte de una breve periodización histórica — el papel de la "decadente ciudad comercial usuraria" (1830-1870) y el rol de la ciudad comercial y las casas de comercio exterior entre 1870 y 1920; a lo cual se agrega una valiosa información estadística en cuadros y una cartográfica que expresa la dinámica comercial venezolana en términos cuantitativos.

Del mismo modo, cabe señalar la relevancia del número 14 de la revista *Tierra Firme*, en la cual se presenta la Memoria del V Coloquio Nacional de Historia Regional, celebrado en septiembre de 1985 en Coro (Falcón-Venezuela).[43] En esta edición, se expusieron trabajos con perspectivas regionales que van en sintonía con la investigación, entre ellos destacan los siguientes: 1. Germán Cardozo Galué: "Maracaibo: de Aldea Colonial al Puerto Atlántico".[44] 2. Arlene Urdaneta: "San José de Cúcuta en el comercio Marabino del siglo XIX";[45] y 3. Luis García M.: "El comportamiento de la fuerza de trabajo en el hato de los Llanos Occidentales".[46] Sin duda, los estudios regionales constituyen un ámbito historiográfico que enriquece la investigación, no sólo por su cambio de escala, sino por la posibilidad de penetrar en historias más cercanas al país que se fragua en el siglo XIX.

www.bdigital.ula.ve

Un aporte significativo y interés para la investigación desarrollado es la investigación de Luis García Muller: "Evolución histórica del Hato en Barinas y el comercio del cuero y del ganado", publicado en *Tierra Firme*.[47] El trabajo representa, según palabras del autor, un resumen del segundo capítulo de una investigación titulada *Estudio socio-histórico de la evolución del hato como forma productiva predominante en la región de los Llanos Occidentales. Caso de los distritos Obispos y Barinas del Edo. Barinas. Estudio de los archivos de la región. Siglo XIX*, realizado con el profesor Vicente Rojas. Para efectos de este trabajo, se subraya el enfoque regional-local de la investigación

[42] Páginas 71-122.
[43] Tierra Firme. "Memoria del V Coloquio Nacional de Historia Regional". *Revista Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año IV, N° 14, Caracas, 1986.
[44] Páginas 149-164.
[45] Páginas 177-192.
[46] Páginas 275-286.
[47] Luis García Muller. "Evolución histórica del Hato en Barinas y el comercio del cuero y del ganado". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año IV, N° 16, Caracas, 1986, pp. 523-536.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

y lo señalado en el punto 1.2 del mismo: "Las redes de comercialización de los rubros pecuarios en el siglo XIX y primeras décadas del XX en Barinas",[48] en este escrito se puede apreciar cómo quedó la economía de Barinas al cierre de la Guerra Federal y como "El comercio de exportación de cueros fue controlado por casas comerciales conectadas con el mercado capitalista mundial", teniendo el Hato como unidad de producción.

Otra obra digna de mención es la de Germán Carrera Damas *Formulación definitiva del proyecto nacional 1870-1900*.[49] En la misma, el autor analiza el periodo final del siglo XIX (30 años), y destaca la relevancia del proyecto nacional venezolano y sus principales protagonistas en el contexto social, económico, cultural y principalmente político del país. En esta obra sobresale el nombre de Antonio Guzmán Blanco, quien representa la figura más emblemática del llamado "proceso civilizatorio" del país. Como obra general, integra un conjunto de elementos que permiten apreciar con rigor historiográfico el papel de la historia de Venezuela en el mosaico de las naciones americanas, sus contradicciones y sus imágenes más representativas como un Estado federal incipiente.

www.bdigital.ula.ve

Por su parte, Josefina Ríos de Hernández y Nelson Prato, en *Las transformaciones de la Agricultura Venezolana. De la Agroproducción a la Agroindustria*,[50] emprenden un análisis socioeconómico acerca de las relaciones de producción del país durante siglo XX; dando a conocer las transformaciones que se operaron en la agricultura del país, el proceso socio-histórico de la agricultura nacional, las características del periodo agroexportador y las formas productivas en el contexto capitalista de la época. En este trabajo destacan dos ejes centrales: el *eje agroexportador* y el *eje agroindustrial*. Como antecedente, resalta el capítulo I: "Las relaciones de producción en el eje agroexportador";[51] en el mismo se trata las condiciones de funcionamiento de la economía agroexportadora venezolana y los agentes sociales de producción sujetos a ella; mostrado un horizonte de comprensión que

[48] Páginas 531-534.
[49] Germán Carrera Damas. *Formulación definitiva del proyecto nacional 1870-1900*. Caracas: Cuadernos Lagoven, 1988.
[50] Josefina Ríos de Hernández y Nelson Prato. Las *transformaciones de la Agricultura Venezolana. De la Agroproducción a la Agroindustria*. Caracas: Fondo Editorial Trópycos, 1990.
[51] Páginas 13-29.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

permite avanzar hacia un estudio comparativo en contraste con la Venezuela industrializada.

Igualmente, se encuentra el trabajo colectivo publicado por la Fundación John Boulton: *Política y Economía en Venezuela 1810-1991*.[52] Pese a ser una obra de compilación que reúne un conjunto de artículos desde distintas perspectivas historiográficas, muestra la relación entre economía y política en Venezuela en los siglos XIX y XX. Para el interés de esta investigación, se resaltan los siguientes autores y temas trabajados: Benjamín A. Frankel. "La Guerra Federal y sus secuelas, 1859-1869";[53] Mary B. Floyd "Política y Economía en tiempos de Guzmán Blanco. Centralización y Desarrollo, 1870-1888";[54] Nikita Harwich Vallenilla "El modelo económico del Liberalismo Amarillo. Historia de un Fracaso, 1888-1908"[55] y William M. Sullivan: "Situación económica y política durante el periodo de Juan Vicente Gómez. 1908-1935".[56] Estos aportes permiten apreciar las condiciones de la Venezuela agroexportadora durante el periodo en estudio, sumando perspectivas analíticas para una mayor comprensión acerca del contexto en que se desarrollaron los intercambios comerciales con los mercados extranjeros.

www.bdigital.ula.ve

En este marco, se incluye el artículo de Víctor Sánchez Manzano, quien en "Las rutas comerciales Cojedes-Carabobo 1849-1859 por los llanos del Baúl",[57] expone la dinámica de las rutas de comercio en los llanos venezolanos a mediados del siglo XIX, más allá de la historiografía política. Sin duda, es un antecedente inmediato, ya que plantea una mirada no centralista del tema en cuestión antes de la Guerra Federal. En esta publicación, el autor atiende una vinculación directa entre espacio geográfico, economía y sociedad en el transcurso de una década. Si bien el trabajo está fuera del periodo en estudio, no deja de dar luces en relación a la importancia de las redes comerciales en el interior de la República en pleno periodo de formación.

---

52 Fundación John Boulton. *Política y Economía en Venezuela 1810-1991*. Caracas: Fundación John Boulton, 1992.
53 Páginas 124-162.
54 Páginas 163-201.
55 Páginas 203-246.
56 Páginas 247-272.
57 Víctor Sánchez Manzano. "Las rutas comerciales Cojedes-Carabobo 1849-1859 por los llanos del Baúl". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año 12, N° 45, Caracas, 1994, pp. 19-33.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De igual forma, consideramos el trabajo de Blanca De Lima Urdaneta, "De arreos, goletas, vapores y macadán: transporte y comercio en la Casa Senior (1884-1930)".[58] Un estudio que aborda, desde una perspectiva económico-social, el rol de la Casa A. Senior como razón social, cuya participación activa en el comercio, industrias y finanzas en Coro fue relevante. La autora resalta la jerarquía de la diada comunicaciones–transporte, que configuraron la red de crecimiento, consolidación y expansión de esta casa comercial. Según la autora, la Casa Senior enfrentó con éxito el aislamiento estacional y parcial de la región coriana gracias a una muy bien estructurada red de contactos regionales e internacionales donde destacaban las casas comerciales. La autora acentúa en su análisis, el papel de los comerciantes y el circuito comercial entre 1884 y 1930.

Otro estudio relevante sobre el tema trabajado es el de Josefina Ríos de Hernández: *Los libros del hacendado venezolano*.[59] En esta obra, la autora revalora un conjunto de libros del siglo XIX asociados al carácter agrícola del país. Contempla un estudio preliminar dedicado a los problemas de la agricultura venezolana en el siglo XIX[60] y realiza un análisis con inclinación cultural donde destaca el abordaje sobre el papel de los hacendados, el proceso tecnológico en la producción de café, caña de azúcar y cacao, así como las prácticas agrícolas y la modernización de las haciendas en Venezuela. Es un valioso aporte que relaciona la economía y la sociedad a través de la cultura escrita. Además, la publicación muestra un panorama documental acerca de la circulación de los libros relacionados con la agricultura del siglo diecinueve; al permitir conocer en esencia el valor de la producción en las haciendas y las prácticas asociadas a la agricultura en el contexto de la Venezuela agropecuaria.

Igualmente, otro de los estudios importantes es el de Josefina Ríos y Gastón Carvallo: *Análisis histórico de la organización del espacio en Venezuela*.[61] En este estudio

[58] Blanca De Lima. "De arreos, goletas, vapores y macadán: transporte y comercio en la Casa Senior (1884-1930)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año 17, N° 67, Caracas, 1999, pp. 457-474.

[59] Josefina Ríos. *Los libros del hacendado venezolano.* Caracas: Banco Central de Venezuela, 1999.

[60] Páginas 23-102

[61] Josefina Ríos y Gastón Carvallo. *Análisis histórico de la organización del espacio en Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2000.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

se examinan, desde una mirada geohistórica, las características del proceso de organización del territorio venezolano desde la base indígena hasta la Venezuela petrolera. Sobresale entre sus páginas el enfoque medioambiental en su doble condición: como entorno natural y como espacio construido por los seres humanos; evidenciando un patrón histórico de organización del espacio donde quedan subrayadas las relaciones sociales en medio de la diversidad geocultural del país. En relación a su pertinencia con esta investigación, destaca el apartado titulado: "Organización del espacio en la Venezuela Agroexportadora",[62] en donde se exponen las formas que adopta el territorio venezolano, desde las primeras décadas del siglo XIX hasta el advenimiento del petróleo en el siglo XX; entrelazando territorio, mano de obra, rubros, transporte y comercio. Sin duda, este trabajo vislumbra, entre otros, los componentes geohistóricos imprescindibles a la hora de ubicar los acontecimientos que envolvieron los cincuenta años que van de 1864 a 1914.

En esta misma línea, resalta la obra de Edgar Abreu O., Zuly Martínez, María Carolina M. y Liliana Quintero: *Inicios de Modernidad. Marcas de Fábrica y comercio en el sector alimentario en Venezuela. 1877-1929*,[63] libro publicado por la Fundación Polar, que muestra una cronología de la economía agroalimentaria en Venezuela. Esfuerzo histórico, cultural y económico en conjunto donde se exponen las marcas pioneras del sector alimentario en el país. En el mismo, resaltan las marcas de fábrica y de comercio tanto de procedencia nacional como extranjera durante el periodo 1877-1929. Además del enfoque económico, el amplio correlato ilustrativo permite evaluar temas como el origen de las marcas registradas en el país, identificación y caracterización de las primeras compañías, base legal, procedencia, documentación primaria, entre otros. Aunque no es un estudio dedicado estrictamente a los viajes comerciales, al servir de catálogo de firmas productoras dentro de nuestro periodo en estudio, 1877-1914, deja entrever la relación del país con el mercado internacional; así como la presencia extranjera,[64] cuya incidencia en la cultura alimentaria venezolana es incuestionable.

www.bdigital.ula.ve

62 Páginas 37-104

63 Edgar Abreu Olivo y otros. *Inicios de Modernidad. Marcas de Fábrica y comercio en el sector alimentario en Venezuela*. *1877-1929*. Caracas: Fundación Polar, 2000.

64 Páginas 33-105.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Otro estudio de Germán Carrera Damas de igual interés, en este caso como coordinador, lo representa la obra *Formación Histórico Social de Venezuela.*[65] El trabajo cuenta con la participación de Josefina Ríos de Hernández, quien desarrolla el apartado denominado "Fase II. El proceso de conformación, fraguado y crisis de la formación social venezolana.[66] La obra recoge el proceso histórico de cuatro siglos del espacio histórico venezolano desde una perspectiva socioeconómica, en la cual resalta el punto B/3/b: "El ´proyecto nacional´ y los primeros intentos de implementación",[67] en donde se analiza la lenta recuperación de la economía de exportación apoyada en un nuevo cultivo que sustituye el cacao como primer producto de exportación: el café.

Por otro lado, una obra de obligatoria consulta es el ensayo de Eduardo Arcila Farías, *Evolución de la economía en Venezuela, publicado por la* Academia Nacional de la Historia (ANH) en 2004 dentro de la Colección Libro Breve.[68] En este trabajo se estudian "las tres grandes etapas" de la economía venezolana signadas por el cacao (colonia), el café (S. XIX) y el petróleo (S.XX); resaltando el carácter monoproductor de la economía nacional. La ANH publicó en 2004 este ensayo con el objetivo de mostrar, desde una perspectiva histórico-económica, y con una visión de conjunto, el desarrollo de la economía venezolana en tres siglos y sus relaciones con el mundo exterior. En sus páginas se muestran los elementos constituyentes de un "mapa agronómico" en donde figuran el tabaco, el algodón, la caña de azúcar, el añil, el café y la ganadería; al tiempo que plantea una visión sobre la "era del petróleo" y la nueva economía venezolana del siglo XX; periodo donde despunta la industria. Representa un antecedente importante toda vez que destaca en sus apartados sobre "El Café" y "La Ganadería",[69] una breve radiografía de la economía venezolana decimonónica, signada por las relaciones de importación y exportación de rubros agrícolas entre Venezuela y el mercado internacional; lo cual alude directamente al intercambio de bienes materiales y los cambios socioculturales asociados a esta dinámica económica.

www.bdigital.ula.ve

[65] Germán Carrera Damas. *Formación Histórico Social de Venezuela.* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2002.
[66] Páginas 115-124.
[67] Páginas 115-124.
[68] Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la economía en Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de la Historia 2004.
[69] Páginas 44-56.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

A los aportes de los estudios mencionados se suma el de José Germán Pacheco: *Agricultura, modernización y ciencias agrícolas en Venezuela. De la ilustración borbónica a los ilustrados del gomecismo 1770-1935*.[70] El autor busca reconstruir, desde la mirada científica de la ingeniería agrónoma, el proceso de conformación de las ciencias agrícolas en Venezuela, desde su origen hasta los primeros estadios de su desarrollo histórico; lo cual marca un periodo de casi dos siglos. Además, toma en cuenta la modernización del sector agrícola del territorio venezolano a partir de 1936, interrelacionando conocimiento, práctica, técnica y pedagogía; dando un aporte sustancial a la historiografía agraria nacional. Resalta, en el marco de nuestro estudio, la segunda y tercera parte de esta investigación: "Camino a la modernidad 1770-1900 (del saber al conocimiento agronómico)"[71] y "Ciencias Agrícolas y modernización en las primeras décadas del siglo XX: El naufragio de un sueño",[72] en donde se expone la realidad agroproductiva del país.

A toda la bibliografía anterior se suma el libro de Mario Sanoja Obediente. *Historia sociocultural de la economía Venezolana.*[73] En esta obra se explora, desde una perspectiva materialista histórica, la historia social de la economía venezolana, en un intento por mostrar el desarrollo del país "desde el inicio de la vida organizada". En el trabajo se conjugan la cultura, producción, economía, política y poblamiento territorial desde el pasado indígena hasta el "proceso bolivariano" reciente, destacando los momentos formativos de la compleja realidad venezolana. Para nuestra investigación, resulta de gran interés el capítulo 19, "El modo de vida nacional monoproductor-agroexportador: 1830-1935, donde analiza la estructura social y económica de Venezuela tras la Guerra Federal y la base productiva que se desprende de las luchas decimonónicas; así como el "boom" económico en tiempos de Guzmán Blanco, entre otros aspectos de interés. Asimismo, el capítulo 20, "El estilo de vida consumista de la burguesía nacional venezolana: siglo XIX", donde el autor expone el papel de la fuerza de trabajo desde 1870 a 1900, la importancia de la historia económica de Venezuela entre 1850 y 1898, y el papel de la revolución Liberal

[70] José Germán Pacheco. *Agricultura, modernización y ciencias agrícolas en Venezuela. De la ilustración borbónica a los ilustrados del gomecismo 1770-1935*. Caracas: UCV, 2007.
[71] Páginas 77-216.
[72] Páginas 217-310.
[73] Mario Sanoja Obediente. *Historia sociocultural de la economía Venezolana*. Caracas: BCV, 2011.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Restauradora en su relación con el capitalismo mundial. Por último, se hacen relevantes las primeras páginas del capítulo 21, "Proceso sociocultural y económico del siglo XX", donde se enfatiza la aparición del modo de vida nacional petrolero rentista en tiempos de J. V. Gómez y la perspectiva cultural que devino con este recurso.[74]

Igualmente, Lorena Puerta Bautista en "La inversión extranjera en Venezuela: De las casas comerciales a las compañías petroleras (1850–1975)", artículo publicado en la revista *Tiempo y Espacio,*[75] se analiza el papel de las casas comerciales extranjeras y su relación con el desarrollo económico del país de base cafetalera. Se distingue en este trabajo la importancia que le da a las relaciones económicas con los mercados europeos, inmersos en una expansión capitalista y en la exportación de sus capitales durante el siglo XIX. Examina el papel de las Casas Breuer, Möller & Co. Sucs, Christern, Zingg & Ca.; A. Dubuc & Ca. Sucs (Rafael J. Alegretti); Julio A. Añez & Ca., Sucesores Firnhaber & Co.: Pinedo & Brigé; La Casa Blohm & Cía.; al tiempo que aborda el cambio generado a raíz de la aparición del petróleo en el escenario nacional en el siglo XX. Es de destacar la alusión que hace al evaluar el papel de los agentes viajeros en la expansión de las actividades de la firma, ya que permite apreciar su rol a la hora de hacer el mayor número de ventas para las casas comerciales, lo cual se traducía en ganancia para cada una de ellas.

www.bdigital.ula.ve

Asimismo, se encuentran los aportes de Catalina Banko, quien en "Pugnas económicas y tensiones político-sociales en Venezuela (1830-1870)", artículo publicado en la revista *Procesos Históricos,*[76] analiza, desde una visión político-económica, el proceso histórico que se desenvuelve desde el inicio de la República de Venezuela (1830) hasta el ascenso de Antonio Guzmán Blanco (1870). En este trabajo se aborda "la evolución del comercio exterior, los problemas afrontados por la agricultura, el papel desempeñado por el sector mercantil y las reformas de las leyes de crédito". Además, se analizan las múltiples diferencias políticas y económicas en torno al papel del Estado, la importancia de las reformas instauradas por el régimen guzmancista y la modernización económica del

[74] Páginas 319-378.

[75] Lorena Puerta Bautista. "La inversión extranjera en Venezuela: De las casas comerciales a las compañías petroleras (1850–1975)". *Tiempo y Espacio*, Nº 63, Caracas, 2015, pp. 15-33.

[76] Catalina Banko. "Pugnas económicas y tensiones político-sociales en Venezuela (1830-1870)". *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año 15, N° 30, Mérida (Venezuela), 2016, pp. 2-20.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

país. A la par, en otro trabajo de su autoría titulado "La dinámica del comercio exterior venezolano (Siglo XIX)",[77] la autora expone desde una mirada histórico-económica, la importancia de las redes comerciales que se van estructurando entre Venezuela y los puertos de Europa y los Estados Unidos, resaltando el papel protagónico que desempeñaron las casas comerciales en cuanto a la articulación de los flujos comerciales y su conexión con los mercados exteriores y con el interior de los espacios regionales. Así, la investigación de la Doctora Banko representa un antecedente primordial para este trabajo, ya que da cuanta de la importancia de estudiar las actividades llevadas a cabo por las firmas alemanas que no sólo controlaban el tráfico mercantil con Hamburgo y Bremen, sino con Liverpool, ampliando sus redes comerciales hasta los puertos norteamericanos.

Mención especial merecen los trabajos de Pedro Cunill Grau, quien destaca por su perspectiva geohistórica y geocultural de Venezuela. La lectura completa de trabajos como *Geohistórica de la Sensibilidad en Venezuela* (2007), *Geografía del Poblamiento Venezolano en el siglo XIX* (1987), *Biodiversidad y recursos naturales venezolanos para el mundo (Siglos XV-XIX)* (2007) y *Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX* (1995),[78]representan referentes obligatorios para un estudio de este tipo.

www.bdigital.ula.ve

No obstante, a pesar de la amplitud que refiere la temática en cuestión, detectamos poca atención historiográfica en relación a cómo las actividades comerciales, como actividades de desplazamiento, permitieron una articulación cultural dinámica entre las regiones venezolanas y entre estas y el mundo, lo que permite abordar el periodo en estudio (1864-1914) considerando a Venezuela como un territorio cuya realidad intercultural es en esencia *sui generis*, y, por tanto, merece ser estudiada con mayor atención y desde un perspectiva más integrativa.

---

77 Catalina Banko. "La dinámica del comercio exterior venezolano (Siglo XIX)". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Francia, diciembre de 2016.

78 Cunill Grau, Pedro. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 2007; *Biodiversidad y recursos naturales venezolanos para el mundo (Siglos XV-XIX).* Caracas: Editorial El perro y la Rana, 2007; "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, N°15, Madrid, 1995, pp. 247-256; "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, N° 15, Madrid, 1995, pp. 247-256; *Geografía del Poblamiento Venezolano en el siglo XIX*. 3 tomos, Caracas, 1987.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Estado actual del tema/problema

El balance historiográfico registrado para esta investigación evidencia que si bien estos aportes son una valiosa contribución al conocimiento histórico del tema estudiado, el particularismo de los trabajos no permite una visión de conjunto del escenario cultural.[79] Por el contrario, como ha ocurrido en la historia de la cultura latinoamericana, prevalece una tendencia atomizada del mismo. Como se puede prever al volver sobre el punto anterior, las tendencias de orden político-militar y socio-económico son las que mayormente descuellan, marginando el carácter cultural del fenómeno en cuestión, aunado a un carácter centralista predominante (Caracas como eje de interés medular). Trabajos recientes y prometedores se han realizado hasta ahora generando aportes que merecen ser mencionados, ya que están en sintonía con el planteamiento de la propuesta, los cuales siguen una línea crítica de gran interés para esta Tesis Doctoral.

En este sentido destacan los trabajos asociados con la dinámica de los viajes de exploración, de reconocimiento y comerciales, donde resaltan los viajeros como sujetos históricos de una microhistoria aun por revisar a profundidad.[80] Por ejemplo, el trabajo de Pedro Calzadilla, "De cómo pueden ser criollos los discursos de los viajeros extranjeros del siglo XIX".[81] En este artículo, se puede apreciar el papel que juegan los testimonios de aquellos quienes venidos del exterior dejaron registro escrito y pictórico de la realidad local del país decimonónico. Estos testimonios incluyen a exploradores, viajeros y comerciantes que recorrieron el territorio nacional e hicieron vida en las distintas regiones

www.bdigital.ula.ve

[79] Este balance incluye las tesis universitarias revisadas hasta ahora. Sin embargo, es de resaltar de manera particular los siguientes aportes investigativos: Odalis Marcano. *Cincuenta años en la historia del comercio de cacao en Venezuela. El caso de Yaguaraparo (1880-1930)*. Caracas: UCV, 1990; Aída Machado. *Las marcas de Guzmán Blanco (1870-1888) Una muestra de la modernización de la actividad económica a través de las marcas de fábrica y de comercio registradas durante el guzmanato*. Caracas: UCV: 2005; Gladys Pérez. *Las vías de comunicación y la agricultura en Venezuela. 1830-1858*. Mérida (Venezuela): ULA, 1982; y Sulay Solarte. *La agricultura como factor de desarrollo en la región zuliana*. Mérida (Venezuela): ULA, 1994.

[80] Usamos el término microhistoria siguiendo los aportes de Carlos Antonio Aguirre Rojas, quien explica su lugar historiográfico en *Microhistoria Italiana. Modo de empleo*. Caracas: Centro Nacional de Historia, 2009.

[81] Pedro Calzadilla. "De cómo pueden ser criollos los discursos de los viajeros extranjeros del siglo XIX". En: José Ángel Rodríguez (Comp.). *Visiones del oficio. Historiadores venezolanos en el siglo XXI*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2000, pp. 565-573.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

del país, y transitaron los caminos de la república de postguerra aportando datos microhistóricos de corte político, económico, social y cultural.

Otro trabajo importante es el Edgar Abreu Olivo, Zuly Martínez, María Liliana Quintero, Luisa Siena Molina, Elvira Ablán de Flórez y María Bellorín, titulado: *Entre campos y puertos…Un siglo de transformación agroalimentaria en Venezuela*.[82] En esta obra es posible apreciar la importancia que tuvieron los pioneros de fomento agroalimentario entre 1879-1923, así como la relevancia del comercio exterior agroalimentario entre 1907-1950. Lo que más resalta para esta investigación es el tratamiento que le da a los antecedentes históricos de la Venezuela agroexportadora, específicamente en lo relativo a la procedencia de las importaciones, las exportaciones agroalimentarias y el destino de las exportaciones. Asimismo, el tratamiento que le da a rubros como el arroz, la caña, los trapiches y las centrales azucareros, y, fundamentalmente, sobre "el abastecimiento de grasas visibles", "de vacunos y su carne" y de "tópicos lácteos"; este último en el periodo 1900-1970.

www.bdigital.ula.ve

A ello se suma, el aporte de Juan José Martín Frechilla y Yolanda Texera Arnal, en una obra compilatoria denominada *Así nos vieron (Cultura, ciencia y tecnología en Venezuela 1830-1940*).[83] En este libro, dejan entrever la importancia de evaluar los testimonios extranjeros en la Venezuela de los siglos XIX y XX desde una perspectiva multidimensional, destacando la mirada de quienes se internaron en el territorio nacional y conocieron en un primer plano los aspectos de la cultura venezolana en el marco de las redes viales del país. Igualmente, destaca el artículo de Rodulfo Pérez, "La red de caminos de la provincia de Caracas. Una aproximación a partir de los relatos de viajeros de la segunda mitad del siglo XVIII".[84] En este estudio es posible apreciar los antecedentes de la Venezuela que, en términos de caminos, se fue gestando para dar paso a la república decimonónica. Desde esta perspectiva, el autor reconoce que en los relatos de viaje se

[82] Edgar Abreu Olivo, Zuly Martínez, María Liliana Quintero, Luisa Siena Molina, Elvira Ablán de Flórez y María Bellorín, titulado: *Entre campos y puertos…Un siglo de transformación agroalimentaria en Venezuela*. Caracas: Fundación Polar.

[83] Juan José Martín Frechilla y Yolanda Texera Arnal (Comp.). *Así nos vieron* (*Cultura, ciencia y tecnología en Venezuela 1830-1940).* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2001.

[84] Rodulfo Pérez. "La red de caminos de la provincia de Caracas. Una aproximación a partir de los relatos de viajeros de la segunda mitad del siglo XVIII". *Tierra Firme. Revista de historia y ciencias sociales*, Año 20, N° 80, Caracas, 2002, pp. 503-512.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

hacen presentes las conexiones entre las distintas regiones y entre estas y el mundo, teniendo como centralidad a Caracas.

De manera similar, María del Consuelo Andara en su artículo "La visión del otro, imágenes de la identidad nacional. Viajeros en el territorio venezolano durante la segunda mitad del siglo XIX", publicado en la revista *Tierra Firme*,[85] plantea cómo se ven los sujetos en el contexto nacional a partir de los viajeros extranjeros presentes en el territorio venezolano durante el periodo decimonónico. La otredad se muestra aquí en cuanto a elemento constitutivo en la construcción de la identidad y expresa las distintas miradas sobre lo propio versus lo foráneo, lo cual permite divisar en los territorios maneras más cercanas y humanas en cuanto a formas de ser. Sumado a ello, se encuentra el artículo de Claudio A. Briceño M.: "Visiones geohistóricas del siglo XIX venezolano en las obras de Alejandro Humboldt, Friedrich Gerstäcker y Christan Antón Göerin",[86] quien expone toda una relación en cuanto al papel de tres viajeros que vinieron a Venezuela y dejaron testimonio de un territorio en permanente cambio e influenciado por aspectos de orden político-económico y geohistórico de alcance esencial para la comprensión de la dinámica de articulación del país durante el siglo XIX.

www.bdigital.ula.ve

Del mismo modo, resalta el trabajo de Rosa Isabel Zarama Rincón, "Protagonistas del guzmancismo bajo la mirada de viajeros extranjeros,"[87] trabajo donde se explica cómo los viajeros fueron testigos del proceso de modernización y auge de la unidad nacional en tiempos de Guzmán Blanco, periodo definitorio en la búsqueda de la construcción del Estado–nación moderno. Igualmente, se incluye un trabajo de quien suscribe intitulado "Importancia de la obra de Ferdinand K. Bellermann (1814-1889) para los estudios histórico-culturales de los Andes venezolanos", en el cual se estudia el papel de los viajeros, entre ellos los alemanes, quienes a su llegada dieron testimonio de las regiones

[85] María del Consuelo Andara. "La visión del otro, imágenes de la identidad nacional. Viajeros en el territorio venezolano durante la segunda mitad del siglo XIX". *Tierra Firme. Revista de historia y ciencias sociales*, Nº 86, Vol. 22, Caracas, 2004, pp. 229-240.

[86] Claudio Briceño. "Visiones geohistóricas del siglo XIX venezolano en las obras de Alejandro Humboldt, Friedrich Gerstäcker y Christan Antón Göerin". *Presente y Pasado*. Año X, Nº 20, Mérida (Venezuela), 2005, pp. 88-106.

[87] Rosa Isabel Zarama Rincón, "Protagonistas del guzmancismo bajo la mirada de viajeros extranjeros." *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año VII, N° 14, Mérida (Venezuela), 2008, pp. 61-90.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

componentes de un país incipiente, caracterizado por una economía agrícola de base exportadora.[88]

A esta lista se suma la contribución de Rafael Cartay, quien en "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario venezolano en el siglo XX", [89] abre el abanico de comprensión acerca de la gastronomía como un aspecto cultural que está relacionado con la economía de la época. El autor fundamenta su análisis en el papel que jugaron los inmigrantes en el proceso de intercambio cultural en base a la alimentación, reconociendo que en la dinámica de desplazamiento son muchos los aspectos que coadyuvan a ver parte de la conformación de la identidad a través de los factores alimentarios que se hacen presente en un país.

En cuanto al papel que juegan las vías de comunicación en el contexto de los intercambios comerciales, José Gregorio Roa plantea en su artículo "Centros poblados, sistemas de transporte y adscripción político-territorial de la planicie del Motatán Lago de Maracaibo a través del análisis cartográfico histórico, 1810-1997",[90] una mirada acerca del papel que juegan tantos las rutas como los asentamientos humanos en el marco de un proceso de organización político-territorial, así como sus vínculos más cerrados; un trabajo que se inscribe en la ya conocida línea de investigación de José Alberto Olivar, quien también en su libro *Caminos y carreteras en Venezuela*,[91] hace una valiosa contribución en cuanto a la realidad de las rutas y vías de comunicación que permitieron toda una dinámica de relaciones, así como su alcance historiográfico e importancia para los estudios históricos de Venezuela. Este marco historiográfico lo afianza Aleris Camacaro Sierra y otros, quienes en "Turismo, recreación y transporte en Maracaibo. Finales del siglo XIX y

www.bdigital.ula.ve

88 Johnny V. Barrios-Barrios. "Importancia de la obra de Ferdinand K. Bellermann (1814-1889) para los estudios histórico-culturales de los Andes venezolanos." *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año XIV, N° 28, Mérida (Venezuela), 2015, pp. 154-169.

89 Rafael Cartay. "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario venezolano en el siglo XX". *Agroalimentaria*, N° 20, Mérida (Venezuela), 2005, pp.43-55.

90 José Gregorio Roa. "Centros poblados, sistemas de transporte y adscripción político-territorial de la planicie del Motatán-Lago de Maracaibo a través del análisis cartográfico histórico, 1810-1997". *Agora*, Nº 14, Trujillo, 2004, pp. 125-167.

91 José Alberto Olivar. *Caminos y carreteras en Venezuela*. Caracas: Ediciones Comala.com, 2004.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

principios del siglo XX",[92] se dedican a explorar la relación que existe entre el carácter turístico de la región de Maracaibo y la práctica recreativa aunada al tema del transporte.

Igualmente, destaca el escrito de Héctor Augusto Maldonado: "Caminos, ganadería, comercio y poblaciones andinas entre Venezuela y Colombia. Siglos XVI-XX".[93] En este artículo se aborda el papel del comercio y se establecen sus relaciones con la explotación ganadera en el contexto comunicacional-vial del occidente del país, en el cual es posible apreciar el impacto que han tenido los caminos en tanto arterias de comunicación esencial para lograr una articulación comercial amplia, así como el rol de la ganadería como actividad comercial en el contexto de las poblaciones andinas.

A estos trabajos se adhiere el aporte de José Armando Santiago Garnica, "Los sistemas de transporte y la articulación del territorio venezolano desde finales del siglo XIX",[94] quien analiza de forma sistémica como el trasporte generó un proceso de articulación en el territorio hoy nacional en tiempos en que el país buscaba su consolidación. El cuadro se completa con el trabajo de Ileana Parra Grazzina, Rogelio Altez y Arlene Urdaneta Quintero, titulado "Senderos, caminos reales y carreteras: El sentido histórico de la comunicación andino-lacustre (Venezuela)", quienes advierten la importancia de las vías de comunicación para fomentar el desarrollo entre el Lago de Maracaibo y la Región de los Andes, ya que su dinámica entrecruza distintas miradas en cuanto a las vinculaciones propias del comercio y su alcance a la hora de entender este escenario histórico.[95]

www.bdigital.ula.ve

A la par, en este temario resaltan los artículos de Catalina Banko "Las haciendas azucareras en la Venezuela del siglo XIX",[96] escrito donde la autora aproxima al lector al papel de las haciendas productoras de azúcar en el convulsionado siglo diecinueve,

[92] Leris Camacaro Sierra y otros. "Turismo, recreación y transporte en Maracaibo. Finales del siglo XIX y principios del siglo XX". *Revista UNICA*, N° 20, Maracaibo, 2007, pp. 85-108.

[93] Héctor Augusto Maldonado. "Caminos, ganadería, comercio y poblaciones andinas entre Venezuela y Colombia. Siglos XVI-XX". *Aldea Mundo*, Año 8, N° 15, Táchira, 2003, pp. 53-59.

[94] José Armando Santiago. "Los sistemas de transporte y la articulación del territorio venezolano desde finales del siglo XIX". *Ágora*, N° 17, Año 9, Trujillo, 2006, pp. 167-183.

[95] Ileana Parra Grazzina, Rogelio Altez y Arlene Urdaneta Quintero. "Senderos, caminos reales y carreteras: El sentido histórico de la comunicación andino-lacustre (Venezuela)". *Revista Geográfica Venezolana*, Vol. 49, N° 2, Mérida (Venezuela), 2008, pp. 291-320.

[96] Catalina Banko. "Las haciendas azucareras en la Venezuela del siglo XIX". *Anuario de Estudios Bolivarianos*, Nº 11, Caracas, 2004, pp. 145-167.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

entendidas como unidades de producción con una actividad interna particular caracterizada por una dinámica comercial particular con implicaciones socioculturales complejas. De igual forma, en "El comercio y las rutas del Atlántico el puerto de La Guaira (siglos XIX y XX)".[97] La autora pone el énfasis de la investigación en la dinámica de las rutas de comercio dándole un mayor sentido al papel que jugó el Puerto de La Guaira durante el periodo en estudio; trabajo que consideramos fundamental debido a que los viajes comerciales pasan obligatoriamente por la dinámica de los puertos. Por último, en el artículo de Catalina Banko: "Pugnas económicas y tensiones político-sociales en Venezuela (1830-1870)", encontramos cómo la política, la economía y la sociedad van de la mano en el desarrollo del país, aunque no siempre se dan en escenario pacíficos sino llenos de incertidumbres y complejidades.[98]

Entre los libros de mayor consideración se encuentran el de Mirla Alcibíades: *La heroica aventura de construir una república. Familia-nación en el ochocientos venezolano (1830-1865).*[99] En donde se exponen un conjunto de elementos relacionados con la realidad venezolana, el papel de la elite nacional, la moralidad, la feminidad, la familia y la vida social (pública), en una escala más cotidiana, con marcados aspectos culturales propios de la época. De esta forma el signo, la palabra y las pasiones encuentran su fundamento en el marco del desarrollo nacional. Así como el libro de José Ángel Rodríguez: *La historia de la caña: azúcares, aguardientes y rones en Venezuela*, siglos XVI-XX, [100] con el cual se logra una lectura que da cuenta de los vínculos entre economía y cultura en el marco de una perspectiva histórica amplia, donde la explotación de un rubro se conecta con la cotidianidad y las perspectivas económicas de alcance mundial. Otro libro de singular importancia, publicado en los últimos años, es el de Argenis Méndez Echenique, *Apure y la Guerra Federal: antecedentes, desarrollo y consecuencias, 1830-*

www.bdigital.ula.ve

[97] Catalina Banko. "El comercio y las rutas del Atlántico el puerto de La Guaira (siglos XIX y XX)". En: Francisco Morales Padrón (Coord.). *XVIII Coloquio de Historia Canario-americana 2008*. España: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2010, pp. 797-808.

[98] Catalina Banko. "Pugnas económicas y tensiones político-sociales en Venezuela (1830-1870)". *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año 15, N° 30, Mérida (Venezuela), 2016, pp. 2-20.

[99] Mirla Alcibíades. *La heroica aventura de construir una república. Familia-nación en el ochocientos venezolano (1830-1865).* Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana/Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos, 2004.

[100] José Ángel Rodríguez. *La historia de la caña: azúcares, aguardientes y rones en Venezuela, siglos XVI-XX*. Caracas: Alfadil, 2005.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

1870,[101] en donde la Guerra Larga se convierte en un tema de interés para analizar el papel del comercio y de la economía nacional en los llanos venezolanos en un periodo de cuarenta años. También entraría en este punto el trabajo de Marisa Vannini de Gerulewicz: *La influencia francesa en Venezuela*, cuya primera edición es de 1965 y la última es de 2018. En este trabajo se analiza la influencia francesa en el pensamiento político, la literatura, vida social y costumbres, así como el estudio del francés, las lecturas y las traducciones. A lo que se suman el impacto de la colonia francesa en la sociedad venezolana, sus contribuciones al estudio de la geografía, los viajeros venezolanos en París y publicaciones venezolanas y sobre Venezuela editadas en Francia, entre otros.[102]

Tomas Straka también ha publicado un aporte esencial bajo el título *Instauración de la república liberal autocrática. Claves para su interpretación 1830-1899*.[103] En este se analiza todo un periodo de lucha política con profundas repercusiones en el país que busca afrontar los dilemas republicanos una vez terminada la lucha independentista y puesta en marcha la avanzada planificación republicana liberal. Por último, se ha de incluir a Mario Sanoja Obediente y su obra *Historia sociocultural de la Economía Venezolana*.[104] En este libro se plantea una valoración general de la historia económica venezolana desde un enfoque histórico, económico y cultural, atendiendo, más allá de la mirada marxista, una visión de conjunto de los fenómenos históricos venezolanos.

www.bdigital.ula.ve

Entre los artículos dignos de mención se encuentran los de Raquel Álvarez De Flores: "Evolución histórica de las migraciones en Venezuela. Breve recuento".[105] En esta publicación, se expone, en un sentido evolutivo, el papel de las migraciones en Venezuela y las consecuencias de las mismas en el desarrollo de la nación venezolana, sin olvidar cómo la historia debe abordar con mayor amplitud el fenómeno demográfico como un hecho de carácter histórico. En esta lista merecen mención el trabajo de María Rodríguez Alarcón: "Desastres agrícolas y vulnerabilidades: las plagas de langostas y la sociedad

[101] Argenis Méndez Echenique. *Apure y la Guerra Federal: antecedentes, desarrollo y consecuencias, 1830-1870.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Talleres Gráficos Universitarios, 2007.
[102] Marisa Vannini de Gerulewicz. *La influencia francesa en Venezuela*. Caracas: Fundavag Ediciones, 2018.
[103] Tomas Straka. *Instauración de la república liberal autocrática. Claves para su interpretación 1830-1899.* Caracas: Fundación Rómulo Betancourt, 2010.
[104] Mario Sanoja Obediente. *Historia sociocultural de la Economía Venezolana*. Caracas: BCV, 2011.
[105] Raquel Álvarez de Flores. "Evolución histórica de las migraciones en Venezuela. Breve recuento". *Aldea Mundo*, Año 11, N° 22, Táchira, Noviembre 2006-Abril 2007, pp. 89-93.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

venezolana del siglo XIX", el cual abre el diagrama expositivo hacía el tema agrícola y su relación con la producción de rubros desde una mirada distinta, es decir, ambiental y económica a la vez.[106]

Asimismo, resaltan el aporte de Serenella Cherini Ramírez: "Contiendas entre lo criollo y lo extranjero: la comercialización de productos importados para el espacio doméstico en la ciudad de Mérida-Venezuela (1890-1950)",[107] en el cual se exponen las dinámicas comercializadoras de productor y su impacto cultural desde una mirada histórico-cultural. Además, se toma en cuenta el trabajo de Germán Pacheco Troconis. "Economía y agricultura en Venezuela Durante los años del General Cipriano Castro, 1899-1908.",[108] quien, además del enfoque político, resalta el papel de la agricultura en la Venezuela agroexportadora, sus implicancias directas en la sociedad venezolana a finales del siglo XIX y principios del XX. Y, finalmente, el aporte de Raquel Vargas Angulo, quien en "La Familia Burguera como Categoría Cultural en el Estudio de la Inmigración y Construcción de Territorialidad en el Imaginario Social de la Región Merideña",[109] abre de nuevo el debate acerca del papel de las casas comerciales y su alcance en el desarrollo de la sociedad venezolana, en el marco de una dinámica económica que no sólo alude lo económico sino también el enfoque cultural.

www.bdigital.ula.ve

Desde el 2017 se ha publicado algunos trabajos de relevancia, tales como la publicación del Centro Nacional de Historia: *Viajeros, exploradores y observadores de Venezuela*[110], donde se analizan los aportes de figuras como Carmelo Fernández, Julia Bornhorst, Ferdinad Bellermann, Pál Rosti, Auguste Morisot, Elisabeth Gross, Anton Goering, Eugene Hermann Plumacher, Sir Robert Ker Porter, Camille Pissarro, Jenny De

[106] María Rodríguez Alarcón. "Desastres agrícolas y vulnerabilidades: las plagas de langostas y la sociedad venezolana del siglo XIX". *Revista Geográfica Venezolana*, N° 53, Mérida (Venezuela), 2012, pp. 307-327.

[107] Serenella Cherini Ramírez. "Contiendas entre lo criollo y lo extranjero: la comercialización de productos importados para el espacio doméstico en la ciudad de Mérida-Venezuela (1890-1950)". *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 27, Mérida (Venezuela), 2015, pp. 2-23.

[108] Germán Pacheco Troconis. "Economía y agricultura en Venezuela Durante los años del General Cipriano Castro, 1899-1908." *Agroalimentaria*, Vol. 22, N° 42, Mérida (Venezuela), 2016, pp. 81-102.

[109] Raquel Vargas Angulo. "La Familia Burguera como Categoría Cultural en el Estudio de la Inmigración y Construcción de Territorialidad en el Imaginario Social de la Región Merideña". *Fermentum*, Vol. 24, N° 71, Mérida (Venezuela), 2014, pp.299-306.

[110] Centro Nacional de Historia. *Viajeros, exploradores y observadores de Venezuela.* Caracas: Fundación Centro Nacional de Historia, 2017.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Tallenay, Karl Appun, Edward B. Eastwick y Francois Depons; testimonios de viajeros que tienen un innegable valor como fuente histórica ya que recogen detalles de los acontecimientos y de la vida del pueblo que la historiografía generalmente no ha podido reunir. Como se señala en la edición, son registros que han quedado como testimonios de lo ocurrido a los cuales los historiadores más contemporáneos han debido apelar para intentar la "siempre imperfecta" reconstrucción del pasado.

Recientemente, Catherine García Rodríguez en *Retrato hablado del venezolano* (2019),[111] analiza cómo se ha gestado la identidad del venezolano en el marco del desarrollo de la nación. De esta manera, es estudiada "la imagen" del venezolano a partir de las percepciones de algunos extranjeros que dejaron testimonio de sus viajes por Venezuela en el siglo XIX. Un "viaje en el tiempo" que según la autora implica conocer el entorno del cual emergió la sociedad venezolana y configuró el carácter del país que conocemos hoy. La autora resalta el viaje real y simbólico, la naturaleza del relato de viaje en la Venezuela en el siglo XIX, los viajeros en Venezuela y cómo "Junto a la brújula viaja el pensamiento". Otros tópicos que son analizados en este aporte son la agricultura, la población, las comunicaciones, el cultivo de café, la caña y el tabaco, la pintura etnográfica, los caminos y pueblos y la importancia del cuaderno del viajero, entre otros.

www.bdigital.ula.ve

Finalmente, Vladimir Acosta en *Salir de la colonia*[112] analiza las dimensiones sociohistóricas, políticas y económicas presentes en la historia latinoamericana y de Venezuela, abordando las facetas culturales que "disfrazan el coloniaje" como parte de la política, economía, estructura social y vida cotidiana en su conjunto; más allá del discurso político. En los apartados 3.3.10. "Un modelo económico hasta ahora insuperable", 5.2. Las casas comerciales, los bancos y las empresas comerciales británicas, 5.4. "La libre navegación de los ríos y la cláusula de nación más favorecida" (5.4.2 Caso Venezuela), 6.5. Un ejemplo: la penetración económica y cultural en Venezuela y 7.7. "Tenemos un serio problema cultural", el autor aborda aspectos de orden teórico-conceptual y temático relacionados con el fenómeno en estudio.

[111] Catherine García Rodríguez. *Retrato hablado del venezolano.* S/l: Edición Kindle, 2019.
[112] Vladimir Acosta. *Salir de la Colonia*. Caracas: Editorial Galac / Monte Ávila Editores Latinoamericana, 2021.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En consecuencia, el análisis de las fuentes que ha sido realizado hasta el momento permite reconocer que hasta ahora no hay un trabajo que integre las cuatro características fundamentales que se plantean en el presente estudio: el viaje, el comercio, la Venezuela agroexportadora entre 1864-1914 y la cultura. Por ende, el estudio sobre el tema en cuestión se encuentra abierto a nuevas y múltiples interpretaciones; esta Tesis Doctoral es una modesta aproximación.

Panorama epistémico y teórico-metodológico

Como se señaló anteriormente, asumir desde una perspectiva cultural el estudio del proceso que marcó el devenir de Venezuela como República una vez finalizada la Guerra Larga (1859-1863), es decir, más allá de las luchas intestinas por el poder entre liberales y conservadores, significa introducirse en una temática ardua y compleja al margen de la historia oficial. Este periodo deja ver cómo progresivamente se fue articulando el país moderno y se entrelazó con el discurso que asentó la idea de una "cultura nacional". Por tal razón, es menester exponer el panorama epistémico y teórico-metodológico que sustenta esta propuesta, buscando así mostrar el "camino", como señala acertadamente Edgar Morin, aludiendo las siempre orientadoras palabras de Antonio Machado.[113]

www.bdigital.ula.ve

Por un lado, el panorama epistémico de la investigación parte de una ruptura epistemológica con el paradigma positivista dominante en el quehacer científico general, reconociendo la necesidad de abrir el debate de las ciencias sociales/humanas y encontrar una manera más amplia de aprovechar los saberes de la humanidad. Así, el horizonte epistemológico de este trabajo se asume considerando, por un lado, las enunciaciones aportadas por cuatro autores: En primer lugar, Edgar Morín, filósofo francés quien ha desarrollado una perspectiva del mundo como un todo indisociable, lo que obliga su abordaje de manera multidisciplinaria y multirreferenciada, con el fin de lograr la construcción del pensamiento.[114] En segundo lugar, el reconocido investigador argentino Rolando García, quien plantea toda una orientación en relación a la necesidad de concebir

[113] Consúltese: Edgar Morín. *El Método.* Madrid: Cátedra, 1977.

[114] El autor se basa en los elementos de la complejidad de las partes que forman un conjunto intrincado y difícil de conocer, su obra sobre "El Método", publicada en seis tomos desde 1977 constituye un esfuerzo magno a la hora de abordar investigaciones que integran las distintas disciplinas de nuestro tiempo.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

el conocimiento como "conocimiento en construcción", un proceso difícil de forjar de manera monolítica y estática.[115] En tercer lugar, Miguel Martínez Miguélez, académico español-venezolano quien hace una severa crítica a las formas en que asumimos el conocimiento en la actualidad y cómo debemos abrir el abanico de posibilidades a la hora de abordar los caminos científicos del nuevo siglo que despunta a través de un nuevo paradigma epistémico.[116]

Asimismo, debido a la delimitación espacio-temporal y la perspectiva científica, humanística, crítica, dialógica e integrativa asumida, se asumen los postulados históricos del filósofo e historiador argentino-mexicano Enrique Dussel, quien señala la necesidad de buscar la deconstrucción y la desestructuración de la historia desde otros paradigmas. Se resalta del pensamiento de Dussel el cuestionamiento hacia el exacerbado occidentalismo y la presencia de un eurocentrismo en el campo del conocimiento histórico que resulta necesario revisar adecuadamente.[117]

Por otro lado, dentro del marco teórico e historiográfico, este trabajo se sitúa en la corriente de la Historia Cultural, siguiendo los términos en que la plantea el historiador inglés Peter Burke, quien resalta la necesidad de abordar la historia con criterio

www.bdigital.ula.ve

[115] El libro de Rolando García, *El conocimiento en construcción. De las formulaciones de Jean Piaget a la teoría de sistemas complejos*, publicado en Barcelona (España) por la editorial Gedisa en el año 2000, permite analizar la posibilidad de reformular, sistematizar y reordenar la epistemología de Jean Piaget como teoría científica integrada, más allá de lo que conocemos hasta ahora del autor. La teoría epistemológica que defiende Rolando García adquiere su coherencia dentro de una teoría de sistemas complejos, por tanto, ofrece elementos para una epistemología constructivista. Si bien la obra parte de las relaciones entre la filosofía y la ciencia durante el siglo XX, concluye con un análisis acerca de las posturas de Albert Einstein y Niels Bohr, relacionada al significado y el alcance epistemológico de la teoría cuántica y el problema de la *realidad*. Esta visión, señala el autor, afecta a todas las relaciones entre conocimiento científico y epistemología. Rolando García invita al lector a evaluar las relaciones entre ciencia y filosofía, entre la epistemología, la teoría del conocimiento, la filosofía de la ciencia y la sociología del conocimiento científico, en haras de comprender mejor sus relación a la hora de abordar estudios de carácter científico.

[116] Miguel Martínez Miguélez. *Nuevos paradigmas en la investigación.* Caracas: Editorial Alfa, 2009. En este libro el autor hace una serie de planteamientos que apuntan a que la ciencia debe pensar en rehacerse de nuevo, aborda la crisis de los fundamentos del conocimiento científico y de los fundamentos del pensamiento, señalando además la presencia de vicios de lógica que forman parte de amplios sectores de la vida académica. El autor expone la necesidad de evaluar y cuestionar la teoría del conocimiento del positivismo lógico y presenta los basamentos para un nuevo paradigma epistémico, relacionando esta perspectiva con autores y obras proponentes.

[117] Cabe acotar que Enrique Dussel aborda el tema del colonialismo teórico-mental de las filosofías políticas de los países periféricos frente a los centros de conocimiento del mundo desarrollado. En este sentido, Dussel advierte que las obras de la Modernidad europea son leídas e interpretadas en regiones como América Latina sin proferir ninguna crítica a la "colonialidad del saber".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

interdisciplinario y vigorizar las indagaciones históricas dilatando el campo de estudio y envolviendo diversas miradas sobre el devenir humano, sus obras, ideas y símbolos.[118]

En cuanto al enfoque de la Historia Cultural Latinoamericana dentro de los estudios venezolanos,[119] se sitúa el enfoque en los aportes de Mariano Picón Salas, uno de los pensadores más importantes del siglo XX venezolano, en el marco de los estudios sobre historia de la cultura, quien ya en octubre de 1947 en su discurso de incorporación a la Academia Nacional de la Historia de Venezuela, titulado: "Rumbos y problemática de nuestra Historia", señaló lo siguiente:

> En la palabra "Venezuela", palabra que a partir de 1777 significó la fusión de núcleos territoriales que vivieron dispersos y que con la guerra de Independencia adquirieron la más valedera unidad histórica, caben hoy —como en los motivos musicales de una sinfonía— la variedad de regiones, costumbres y formas de cultura. Desarrollada ya en gran parte la Historiografía Militar y Política, convendría detenerse un poco en la Historia cultural.[120]

En relación a la concepción de la cultura, subrayamos el papel de los *estudios culturales* y su importancia para la investigación histórica, con el fin de alcanzar una mejor comprensión del lugar que ocupa Venezuela en el "mosaico" histórico y multicultural de América Latina. Por tal razón, se destacan los aportes de Catherine Walsh, quien ha llegado a ser profesora principal y directora del doctorado en Estudios Culturales Latinoamericanos de la Universidad Andina Simón Bolívar y ha publicado trabajos que apuntan en este sentido.[121]

www.bdigital.ula.ve

[118] Véase: Peter Burke. *¿Qué es la Historia Cultural?* Barcelona (España): Paidós, 2006; _____. *Visto y no visto: el uso de la imagen como documento histórico.* Barcelona (España): Crítica, 2001; _____. *Hibridismo Cultural*. Madrid: Akal, 2013.

[119] El enfoque histórico cultural propuesto va, como señala Enrique González, más allá de las ideologías. Para este punto consúltese: Enrique Alí González Ordosgoitti *Mosaico cultural venezolano. Ensayos.* Caracas: Trópicos, 1998.

[120] Mariano Picón Salas. "Rumbo y problemática de nuestra historia". En: *Comprensión de Venezuela*. Caracas: Monte Ávila Editores, 1976. Véase también: Mariano Picón Salas. *De La Conquista A La Independencia. Tres Siglos de Historia Cultural Hispanoamericana*. México-Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1958.

[121] Entre sus publicaciones se encuentran: *Pensamiento crítico y matriz (de)colonial*. Quito: UASB/Abya Yala, 2005; _____, Alvaro García Linera y Walter Mignolo. *Interculturalidad, descolonización del Estado y del conocimiento*. Buenos Aires: Editorial signo, 2006; _____. "Interculturalidad y colonialidad del poder: Un pensamiento y posicionamiento otro desde la diferencia colonial". En: Santiago Castro-Gómez y Ramón Grosfoguel (Eds.). *El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica en el capitalismo global*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores, 2007; _____. "Son posibles unas ciencias sociales/culturales otras? Reflexiones en torno a epistemologías decoloniales". En:

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De igual manera, resalta el papel de la *historia crítica* latinoamericana, la cual acentúa con rigurosidad y ponderación una experiencia histórica propia, cuyo enfoque reflexivo y profundamente crítico permite ahondar en la historia venezolana, destacando su lugar en el contexto latinoamericano. Para ello la investigación se ha apoyado, en parte, en la historia crítica que defiende el economista e historiador mexicano Carlos Antonio Aguirre Rojas, ya que debido a su profundidad teórica e historiográfica y su compromiso con la realidad latinoamericana en términos marxistas no dogmáticos, permite ahondar en la investigación.[122]

Por tal motivo, el esquema conceptual-categorial ha quedado cimentado de la siguiente manera:

- ***La cultura* como tema de estudio**

El término sirve de columna vertebral a todo el análisis de este trabajo doctoral. No obstante, el mismo puede representar un problema de definición importante debido a su polisemia. Para efectos de esta investigación, se parte de que todo grupo humano tiene *cultura* en un estado "no puro", es decir, permeada por expresiones culturales de otros pueblos. Por tanto, al definir la *cultura*, es importante partir de sus elementos más representativos: valores, normas de conducta, tabúes, complejidad, estilo de vida y expresión artística; gastronomía, formas de vestir, manifestaciones religiosas y vocación

www.bdigital.ula.ve

Nómadas. N° 26, Bogotá, 2007; _____. "Colonialidad, conocimiento y diáspora afro-andina: Construyendo etnoeducación e interculturalidad en la universidad". En: Eduardo Restrepo y Axel Alejandro Rojas (Eds.). *Conflicto e (in)visibilidad. Retos en los estudios de la gente negra en Colombia*. Popayán: Editorial Universidad del Cauca, 2004; y _____. *Estudios Culturales Latinoamericanos. Retos desde y sobre la región andina*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2003.

[122] Carlos Antonio Aguirre Rojas es autor, entre otros, de: *Retratos para la historia. Ensayos de contrahistoria intelectual*. Mexico: Editorial Contrahistorias, 2006; _____. *América Latina en la encrucijada.* México: Editorial Contrahistorias, 2006; _____. *Antimanual del mal historiador o ¿Cómo hacer una buena historia crítica?* Caracas: El Perro y la Rana, 2008; _____. *Las luminosas 'Edades Obscuras'*. Guatemala: Editorial Universidad de San Carlos de Guatemala, 2005; _____. *La historiografía en el siglo XX. Historia e historiadores entre 1848 y ¿2025?* Barcelona (España): Editorial Montesinos, 2004; _____. *América Latina: Historia y Presente*. Morelia: Escuela de Historia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2002; _____. *Corrientes, temas y autores de la historiografía del siglo XX.* México: Editorial UJAT, 2002; _____. *La escuela de los Annales. Ayer, hoy mañana*. Madrid: Montesinos, 1999; _____. *Immanuel Wallerstein: Crítica del sistema mundo capitalista (Estudio y entrevista a Immanuel Wallerstein).* México: Editorial Era, 2004; _____. *Braudel a debate*. Caracas: Tropykos, 1997; y _____. *Los Anales y la historiografía latinoamericana*. México: UNAM, 1993.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

espiritual; cosmovisión, concepción del cuerpo, intersubjetividad, identidad de grupo y modos de subsistencia; instituciones, prácticas de poder, concepción de la vida y la muerte, la idea de libertad, sexualidad, costumbres, hábitos, afectos, símbolos y lenguaje, entre otros; ya que en conjunto conforma un *todo*; un "mundo cultural". En suma, como señala el Profesor Alberto Rodríguez Carucci: la cultura entendida como "un tejido de formas heterogéneas que se vuelven objeto de análisis para su comprensión".[123]

En consecuencia, *la cultura* es un concepto que permite un análisis integral e incita a reconocer, desde distintas escalas de interpretación (macro, intermedia, micro), las dimensiones humanas de una comunidad en un espacio-tiempo dado. *La cultura* es, en este sentido, todo aquello que envuelve directa y tangencialmente el mundo espiritual, psicológico, bio-lógico (en cuanto a concepción intrínseca de la vida) y social de los individuos que coexisten y subsisten en comunidad; en definitiva, un constructo histórico-social. Por esta razón, compartimos la acertada expresión del filósofo argentino-mexicano Enrique Dussel quien señala: "…todo mundo humano es un mundo cultural".[124]

www.bdigital.ula.ve

- ***Homo Viator***

Otro concepto importante es el de *Homo Viator* ("Hombre que viaja"), ya que así cómo es posible identificar un *homo loquens*, un *homo faber*, o, como expresaría *Johan Huizinga*, un *homo ludens*, también hay cabida en el análisis del hombre como un ser que viaja. En palabras de Gustavo Bueno:

> Las ideas de viaje y de camino son ideas genuinamente antropológicas: ni los planetas, ni las plantas, ni siquiera los animales, ni los grandes simios, ni los homínidos, viajan, salvo por metáfora; ni tienen caminos, sino órbitas, trayectorias, rutas o rutinas. Por otra parte, viaje y camino son indisociables, como lo son el andar y el suelo en el que se apoya un pie después del otro. El viaje y el camino se reducen al círculo del ser humano. Y el hombre, en la medida en que viaja por caminos, o vías, recibe la denominación de **homo viator** (así como el hombre, en la medida en que ríe, recibe el nombre de homo ridens, en la medida en que habla, el nombre de homo loquens, y en la medida en que construye con sus manos, el nombre de homo faber).[125]

[123] Apuntes del Seminario Libre "Historia de la Cultura Latinoamericana". Mérida (Venezuela), 2021.
[124] Enrique Dussel. *Filosofía de la cultura y la liberación*. México: Universidad Autónoma de México, 2006, p. 101.
[125] Gustavo Bueno. "Prólogo". En: Pedro Pisa. *Caminos Reales de Asturias*. Oviedo: Pentalfa, 2000.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De esta forma, el concepto del viajero no se limita a una cuestión pragmática de la dinámica humana, sino que es inherente al desarrollo cultural del ser humano.

- **Viajes comerciales**

La categoría *viajes comerciales*,[126] alude directamente al funcionamiento del sistema comercial, con la intervención clave de las personas en el movimiento de mercancías a través de vías terrestres, marítimas o lacustres. Esta noción permite abordar el intercambio socio-cultural que se generó entre distintos lugares a partir de la dinámica comercial, más allá del impacto que pudo causar la constancia en la circularidad de suministros, la competencia mercantil y los beneficios que desencadenan las compensaciones de productos, aspectos que promueven una mejor integración entre los actores participantes. La importancia de los viajes comerciales radica, desde nuestro enfoque, en un mayor acercamiento entre los países del centro comercial-productor y los países periféricos-consumidores o proveedores de materias primas (exportación–importación). Estos viajes generan una dinámica infraestructural que se convierte en pieza esencial para el desarrollo de una región, de la cual la más importante es el puerto (S. XIX) (o aeropuerto en el siglo XX) ya que garantiza el tráfico legal de suministros, en términos de cantidad y calidad, presentes y futuras, envolviendo tanto lo político-económico como lo sociocultural.

www.bdigital.ula.ve

La base de los viajes comerciales reside en los intercambios económico-culturales que se generan entre los distintos lugares geográficos que se integran, lo cual, produce aportes tangibles e intangibles de manera recíproca a lo largo del tiempo. Asimismo, puntualiza cómo el movimiento e intercambio de bienes materiales y de servicios de interés entre distintas regiones económicas, es una actividad humana que involucra, además de las mercancías, relaciones mercantiles, divisas, infraestructura, transportes, tecnología aplicada, registros, competitividad, traslado, normativas, regulaciones, sistemas organizados de producción, almacenamiento, distribución y mercado, entre otros;

[126] Entiéndase el concepto de *viaje* en su sentido antropológico, es decir, comprendiendo que la ideas de *viaje* (y de *camino*) son humanas *per se*. La idea de que los planetas, las plantas y los animales viajan es metafórica, estos no ni tienen caminos, sino órbitas, trayectorias, rutas o rutinas. No obstante, en el ser humano el viaje y el camino se vuelven inseparables. Así, el *Hombre* en la medida en que viaja recibe la denominación de *homo viator*. Véase: Gustavo Bueno. *Caminos Reales*...

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

estableciendo y profundizando, a través de los desplazamientos de mercancías el contacto entre distintos pueblos. Razón por la cual el *viaje comercial* sirve de actividad que fomenta las relaciones de contacto entre personas y productos que impactan los modos de vida y las relaciones los nexos humanos: ideas, creencias, lenguaje, gastronomía, indumentaria, música, gustos, técnicas, arte y relatos, entre otros.

- **Venezuela agroexportadora**

La categoría *Venezuela agroexportadora* hace alusión directa a la Venezuela que se desenvuelve de manera independiente antes de la aparición del petróleo como elemento transformador de la base político-económica y socio-cultural del país: la Venezuela pre-petrolera. Es decir, aquella que se desarrolla después de 1830 y que tiene su vigencia aproximadamente hasta 1930. Un siglo de desarrollo de una sociedad que vio cimentada su perspectiva nacional gracias a la exportación de rubros que eran demandados en el exterior y que generaron una dinámica de producción que tuvo un impacto cultural sustancial. Si bien las fechas responden a una delimitación arbitraria, debido a que la exportación agrícola en los territorios hoy venezolanos traspasa esta temporalidad, designamos con esta denominación un periodo donde prevaleció la agricultura como la base financiera fundamental de la república. Si bien la exportación de productos agrícolas se sostuvo en menor escala una vez el petróleo pasa a ser el agente determinante de toda la realidad que caracteriza la Venezuela moderna, sin duda, la agroexportación tiene un sitial de honor en la historia contemporánea de Venezuela.

www.bdigital.ula.ve

- **Historia Cultural**

La *Historia Cultural* constituye la corriente historiográfica que fundamenta toda la investigación. Como perspectiva histórica, reconoce la importancia de los diálogos inter, multi y transdisciplinarios. De tal manera, la relación historia-economía-cultura es un reencuentro integrador — no fragmentario — entre disciplinas como la historia, la economía, la antropología, la sociología y la filosofía, entre otras. Esto apunta hacia una

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

mirada más amplia del tema estudiado, lo cual asiente abordar desde "otro ángulo intelectual" viejos temas que son presa de los celos disciplinarios.

La *Historia Cultural*, además de lo expuesto anteriormente, es un enfoque historiográfico que permite al investigador en ciencias sociales/humanas tener un mayor alcance a la hora de abordar sus temas-problemas de estudio, incorporar distintas reflexiones acerca de los múltiples fenómenos que rodean la vida humana en un espacio-tiempo determinado y evitar concebir una visión unilineal del concomimiento histórico.

La *Historia Cultural* permite establecer, desde el punto de vista científico/humanístico, un *diálogo* amplio entre disciplinas, valorando el papel de cada una de ellas en el contexto del conocimiento humano.[127] Claro está, como señalan Justo Serna y Anaclet Pons, eso no significa que la historia cultural absorba los géneros y especialidades tradicionales (la historia de la literatura, la del arte, la de la ciencia, la de la música, etc.), sino que esos objetos abordados por distintos especialistas "son vistos ahora como productos complejos que se relacionan entre sí a través de esa mirada cultural que aprecia sus vínculos",[128] lo que obliga al historiador cultural a atravesar los dominios y las fronteras académicas preestablecidas.

www.bdigital.ula.ve

- **Subalternidad**

Un concepto incorporado a la dinámica de los estudios sobre viajes y viajeros es el de *subalternidad*, el cual hace referencia a un parte de los estudios subalternos dentro de la disciplina histórica y los trabajos del colectivo Estudios Subalternos en América Latina.[129] No se trata de entrar en una dinámica de discusión sobre innovaciones epistémicas, sino de

[127] En palabras de Julio Aróstegui, la formación humanística de un historiador "es un asunto irrenunciable" ya que en la formación del científico social hoy convergen en forma de síntesis tres dimensiones formativas: la formación *humanística*, la *científica* y la *técnica*"; por tanto, no existe en la cultura actual un error más "nefasto" que el de considerar que humanismo y ciencia son dos dimensiones intelectuales distintas y contrapuestas. Por el contrario, ciencia y humanismo deben ser consideradas como dimensiones culturales "irrenunciablemente unidas". Véase: Julio Aróstegui. *La Investigación histórica. Teoría y Método*. Barcelona (España): Crítica, 2001, pp. 38-39.

[128] Justo Serna y Anaclet Pons. *La Historia Cultural. Autores obras y lugares*. Madrid: Ediciones Akal, 2004, p. 5.

[129] Bernal Herrera Montero. "Estudios subalternos en América Latina". *Diálogos. Revista Electrónica de Historia*, Vol. 10, N° 2, Costa Rica, 2009, pp. 109-121.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

visibilizar dentro del género de los viajeros a aquellos sujetos que jugaron un papel cardinal en las dinámicas propias de los desplazamientos, pero que han quedado relegados en el discurso testimonial de los viajantes.

Aunque esta noción no pierde la idea de romper con el paradigma ilustrado y colonial, en busca de nuevas fórmulas críticas para entender el nacionalismo y la modernidad, lo que se pretende con su incorporación es incorporar en los estudios histórico-culturales latinoamericanos la compresión de la narración testimonial, poniendo el énfasis en el proceso socio-histórico donde lo que predomina son los actores oficiales.

Lo *subalterno* es asumido, para efectos de la presente investigación, como un concepto que permite destacar en ciertos momentos del estudio (más allá de la densidad teórica) la condición de subordinación en el contexto de la dominación del capitalismo y una de sus consecuencias más evidentes: la estratificación social. Por tanto, la noción de subalternidad adquiere en gran medida el valor que le otorgó Antonio Gramsci, quien la conceptualizó como una experiencia de la subordinación, expresada por la tensión entre la aceptación/incorporación y el rechazo/autonomización de las relaciones de dominación, materializada en una disposición a actuar como clase que combina espontaneidad y conciencia.[130]

www.bdigital.ula.ve

En este estudio se sitúa el alcance de la realidad social del siglo XIX considerando el rol de los grupos allegados a los círculos comerciales e intelectuales y los sectores que se encontraban al margen de estos últimos, muchas veces expoliados y explotados. Al ser un estudio desde América Latina (desde el sur global) se reconocen los aportes de los estudios subalternos asiáticos, aunque preferentemente se acerca la idea de subalternidad mucho más a la perspectiva decolonial en tanto experiencia latinoamericana. En este sentido, Walter Mignolo, Aníbal Quijano, Enrique Dussel e Immanuel Wallerstein, son reconocidos como autores que amplían la idea de *subalternidad* a partir de sus reflexiones poscoloniales, la crítica a la modernidad y el estudio de la experiencia colonial latinoamericana. Así, la subalternidad se asume más allá de una simple cuestión ideologíca

[130] Véase: Massimo Modonesi. "Subalternidad". En: *Conceptos y fenómenos fundamentales de nuestro tiempo*. México: UNAM, 2012.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

o de formas de dominación de unos grupos sociales sobre otros, se asume como concepto que permite abordar escenarios de análisis con una profunda base histórica.

En definitiva, se valora como *subalterno* lo popular y se visibiliza el lugar de enunciación del individuo menos favorecido por la narrativa histórica positivista y oficial. Asimismo, se asume el rol de lo simbólico para pensar las relaciones sociales y de poder, por tanto, la relación entre lo popular y lo subalterno se orienta hacia "una definición de lo popular entendido como subalterno"[131], por lo que se incluyen las nociones de conflicto, poder, desigualdad y articulaciones jerárquicas, entre otros.

- **Vínculos culturales microhistóricos**

En la dinámica comercial decimonónica intervenían, desde el análisis de quien suscribe esta investigación, cinco actores fundamentales: el productor, el comerciante, el viajero comercial, el funcionario portuario y el consumidor. Estos actores conformaban el diagrama que impulsaba el intercambio de productos en un espacio-tiempo definido, ya que además de ser mercancías que cubrían necesidades, eran productos impregnados de aspectos culturales que iban de un lado a otro troquelados por el idioma, las ideas y distintas formas simbólicas de concebir el mundo; la dinámica de estos actores era por demás constante y reciproca en la cadena de vinculación. Esta categoría de análisis responde a la necesidad de evaluar la dimensión de los vínculos en su amplitud fenoménica, ya que cada uno involucra una serie de elementos que en sí mismos merecen un estudio específico dentro de los procesos históricos.

Se parte así de que en distintos escenarios regionales, determinadas personas generaban una diversa tipología de productos que en el marco del circuito económico de finales del siglo XIX y principios del XX, se convertían en mercancías de importación y exportación que entrelazaban dos o más regiones distintas, estableciendo un primer vínculo entre el productor y el comerciante. Una vez en manos del comerciante el producto era

[131] Pablo Alabarces y Valeria Añón."Subalternidad, pos-decolonialidad y cultura popular: nuevas navegaciones en tiempos nacional-populares". Memoria Académica, N° 37, México, 2016, pp. 13-22.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

desplazado de un lugar a otro, convirtiéndolo en una mercancía valorada y tasada para la búsqueda de beneficios para las casas comerciales, lo cual involucraba a quienes tenían la capacidad de mantener un conjunto de viajes que regularmente iban nutriendo el tráfico oceánico, marítimo, lacustre y terrestre; es decir, las rutas comerciales. No obstante, esta actividad estaba sujeta a los registros, derechos de navegación, normativas mercantiles y balanzas comerciales entre países, lo que ponía en el centro del escenario la importancia de la infraestructura portuaria y el papel de sus funcionarios aduaneros, ya que su intervención le otorgaba un carácter regulador a la actividad comercial y daba paso al surtido de los almacenes al interior del país, satisfaciendo así la demanda del consumidor (Figura 1):

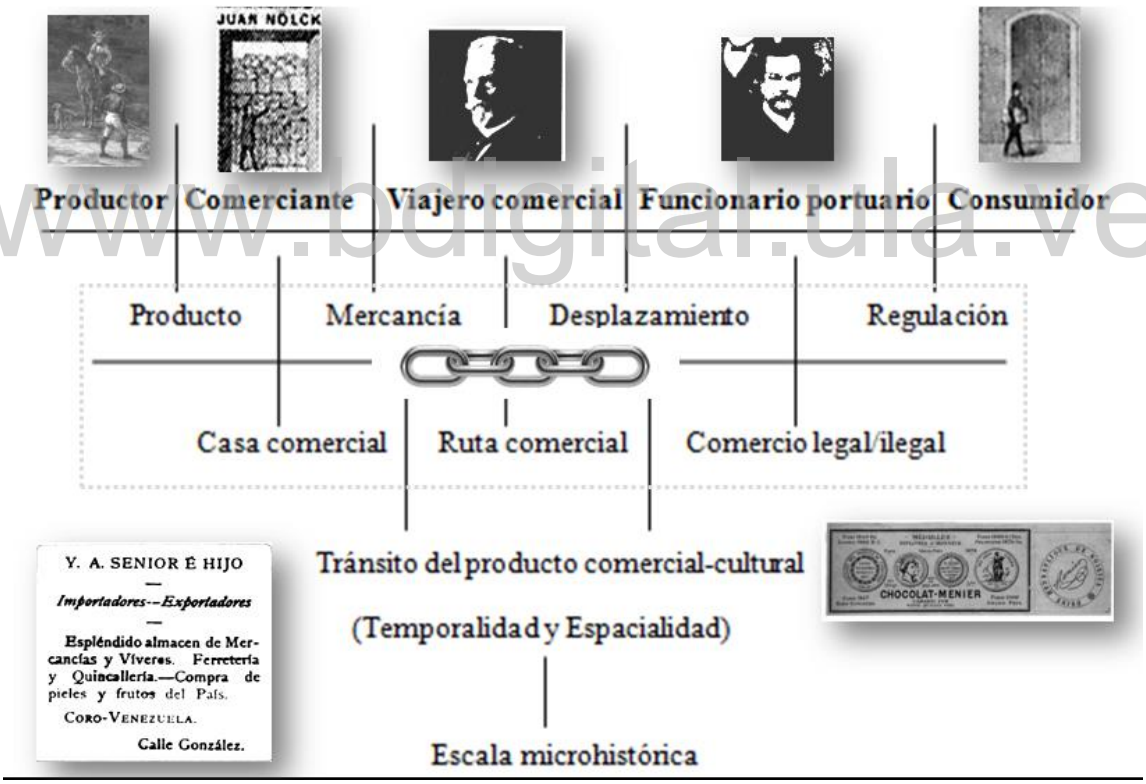


Figura 1.Vínculos culturales microhistóricos. Esquema explicativo

Fuente: Elaboración propia

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

No obstante, alrededor de cada vínculo comercial establecido se generaban manifestaciones culturales itinerantes que variaban dependiendo de los aspectos espacio-temporales. Por ejemplo, la mercancía que venía de Europa, entendida como centro productor, se gestionaba gracias al uso de embarcaciones navales con fines comerciales en el marco de una cultura mercantil que incluía conocimientos, simbologías, comportamientos y modos de ser distintos a los que se asociaban al transporte terrestre, ya fuera en la utilización de los animales de carga, monta y tiro o aquellos relacionados con la distribución de mercancías por medio de carros de carga y la vía ferrocarrilera. Estos impactaban además en la manera de ver el tránsito de productos por los caminos y carreteras del país, haciendo de cada ruta comercial un escenario que generaba una cultura vial que buscaba servir de "arteria" para interrelacionar la compleja geografía venezolana (costa, llanos, montañas y selva), sus poblados y la cercanía con los puertos.

A esto se suma la dinámica de las plazas-mercado, verdaderos centros de permuta cultural en base a los intercambios de productos.[132] Estas últimas, constituían un espacio donde se presentaban las formas de pesar, medir y comprar, y donde además circulaban los productos a modo de trueque y por transacciones con distintos tipos de moneda utilizados por los mercaderes y comerciantes. Además, la dinámica cultural dio cuenta de las pulperías, centros locales de intercambio comercial local y, por ende, en puntos de intercambio cultural entre los lugareños, la región, los puertos y el mundo.

www.bdigital.ula.ve

- **Método**

En relación al *método*, se asume con integridad el desafío de no concebir uno estrictamente prefabricado, es decir, se buscó hacer de la investigación una experiencia investigativa haciendo uso del instrumental de los historiadores (*método historiográfico*) pero reconociendo − con la orientación de Edgar Morin − que todo estudio en sí mismo reclama un método y técnicas ajustadas a la propia naturaleza de la investigación, en sintonía con el horizonte epistemológico concebido. A razón de lo expuesto, se precisa que no ha habido intención de promover un *método* eficaz, sin embargo, se ha logrado una

[132] Al respecto consúltese el dossier coordinado por Edda Samudio titulado "Plazas y Mercados venezolanos. Espacios de encuentro, intercambio y poder". *El Desafío de la Historia*, Año 10, N° 58, Caracas, 2017.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

aproximación a la aplicación de un procedimiento que se puede llamar sin aprensión «histórico-crítico-dialógico-integrativo», el cual intenta hilvanar, a la luz de una mirada interdisciplinaria lo científico y lo humanístico teniendo como base una epistemología para la vida. Éste es un aspecto crucial, ya que como expresa Xavier Rodríguez Ledesma: "ver a la educación toda y, en específico, la historia desde una perspectiva intercultural, significa la ineludible obligación de repensar todo, absolutamente todo, desde un horizonte distinto".[133]

Cabe acotar que este panorama epistémico y teórico-metodológico, parte del reconocimiento de la imposibilidad de comprender la vida humana por muy delimitada que esté una investigación histórica. Se asume que el investigador, al estar sujeto a una sola *mirada* (en este caso la del historiador), debe asumir con modestia y honestidad intelectual la necesidad de establecer un *diálogo* franco y horizontal con todas las disciplinas de conocimiento, toda vez que es la mejor posibilidad que se tiene de apreciar con amplitud la "real", "maravillosa" y "mágica" cultura de América Latina.[134]

www.bdigital.ula.ve

De esta forma, antes de abordar el tema/problema de estudio, se reconoce la necesidad de partir de una crítica teórica a la propia manera de investigar y concebir el conocimiento científico en el siglo XXI, ya que esto representa el primer paso para alcanzar con rigurosidad los objetivos de una investigación actualizada. Como advertía el historiador español Julio Aróstegui:

> El historiador «escribe» la Historia, en efecto, pero debe también «teorizar» sobre ella, es decir, reflexionar y hallar fundamentos generales acerca de la naturaleza de lo histórico y, además, sobre el alcance explicativo de su propio trabajo. Sin teoría no hay avance del conocimiento.[135]

---

133 Xavier Rodríguez Ledesma. *Una historia desde y para la interculturalidad*. Universidad Pedagógica Nacional: México, 2006, p. 15.

134 Como parte de nuestra perspectiva cultural latinoamericana, e inspirados en los enfoques de dos autores del "boom" literario: Alejo Carpentier con "lo real maravilloso" y Gabriel García Márquez y su "realismo mágico", tomamos prestado de la literatura hispanoamericana el concepto "magia". En este punto compartimos con la historiadora colombiana Diana Ceballos las apreciaciones sobre cómo cada una de las tres culturas que se dieron cita en la América española (española, negra, india) aportaron "sus elementos mágicos y una diferente concepción mágica del universo". Así lo refrenda Germán Espinosa, al referir que la configuración cultural que se creó en este continente dio como resultado "una cultura de culturas mágicas". Véase: Diana Luz Ceballos. *Hechicería, brujería e inquisición en el Nuevo Reino de Granada. Un duelo de imaginarios.* Medellín: Editorial Universidad Nacional, 1994, p. 59.

135 Julio Aróstegui. *La Investigación histórica. Teoría y Método*…, p. 18.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En este punto la perspectiva teórica resulta fundamental. Werner Heisenberg, reconocido físico alemán, exaltado por formular el *principio de incertidumbre* − fundamental en el desarrollo de la teoría cuántica − señaló que Einstein le había manifestado alguna vez: "El hecho de que usted pueda observar una cosa o no, depende de la teoría que usted use. Es la teoría la que decide lo que puede ser observado".[136]

En tal sentido, el debate académico exige la necesidad de pensar en una ruptura paradigmática con la tendencia solidificada de lo cartesiano-newtoniano en la investigación científica, así como abrir coherentemente los horizontes del conocimiento y la exploración que ha de regir toda investigación, lo cual da cabida a múltiples interacciones entre perspectivas disciplinares: tanto aquellas inclinadas al estudio de los fenómenos naturales como las que se han consagrado al estudio del comportamiento humano en su complejidad fenoménica. En este caso, se reconoce la imperiosa necesidad de superar esta dicotomía teórica, ya que fragmenta el conocimiento y aísla los saberes pluriversales de la humanidad. Por tanto, se intenta hallar en el diálogo interdisciplinario un ámbito de encuentro acorde con los desafíos que reclama no solamente la historia como ciencia humana, sino el mundo académico en general.

www.bdigital.ula.ve

Como lo manifiesta de forma orientadora Miguel Martínez Miguélez, cada individuo ha nacido y crecido dentro de un contexto y con unas coordenadas socio-históricas que implican unos valores, creencias, ideales, fines, propósitos, necesidades, intereses y temores (entre otros). En tal sentido, se tiene una educación y una formación con experiencias muy particulares y personales que deben tomarse en cuenta a la hora de tomar conciencia sobre ser investigador. En este sentido, si se está sentado en una determinada butaca, es decir, si se tiene un solo punto de vista para "presenciar y vivir el espectáculo teatral de la vida",[137] se pierde la perspectiva integral, por eso, urge un diálogo fluido y un intercambio real con otros "espectadores", con el fin de engrandecer y completar la sesgada percepción de la realidad.

[136] Miguel Martínez Miguélez. *Nuevos paradigmas…* 2009, p. 49.
[137] *Ibídem*., p. 41.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Esta relación epistémica-historiográfica se establece recordando las palabras del escritor bilbaíno Miguel de Unamuno, en cuanto a la preocupación que debe asistir al investigador a la hora de comprender a los "hombres de carne y hueso",[138] y no a individuos diseccionados en su naturaleza humana por el escalpelo de la tan pretendida objetividad científica. En última instancia, no se debe olvidar, como afirma Eric Hobsbawm, que los historiadores también son seres humanos. Por tanto, el historiador no hace una necropsia del pasado, sino que estudia la vitalidad de las comunidades humanas en el devenir.

Por ende, un historiador latinoamericano que adopta la cultura como objeto de estudio, debe ser un investigador preocupado no sólo por la guerra, la política o el papel de las élites dominantes, sino también por todo aquello que es común al hombre como sujeto vivo, capaz de desplegar desde su contexto político-económico y socio-cultural una interpretación crítica y dialógica, sin academicismos tribales o territoriales.[139] En atención a lo señalado, subscribimos el planteamiento del filósofo y sociólogo español Antonio Campillo, respecto a la necesidad de profundizar en el cuestionamiento de las fronteras académicas a la hora de estudiar la articulación de la vida humana:

www.bdigital.ula.ve

> Con el reparto de parcelas intelectuales, se crea la ilusión de que las sociedades humanas son sistemas funcionales que resultan de la agregación o ensamblaje de subsistemas relativamente autónomos, como si las diferentes funciones o dimensiones de la vida social pudieran separarse unas de otras, distribuirse en compartimientos estancos y analizarse de forma aislada. Frente a esta ilusión funcionalista, nacida de la moderna ideología liberal (que pretende mantener separados entre sí el mercado, el Estado y la vida privada), he procurado poner de manifiesto que *las sociedades humanas son entramados complejos de relaciones sociales que se entretejen unas con otras de forma inseparable.*[140]

Por lo expuesto, se puede inferir que esta investigación incorpora distintos *puntos de vista*[141] y formas de comprender procesos, articulaciones, geograficidades, temporalidades

[138] Al respecto consúltese la obra: Miguel de Unamuno. *Del sentimiento trágico de la vida. En los hombres y en los pueblos*. Madrid: Plenitud, 1966.
[139] Consúltese: Tony Becher. *Tribus y territorios académicos*...
[140] Antonio Campillo. *Variaciones de la Vida Humana. Una teoría de la historia*. Madrid: Akal, 2001, p. 11.
[141] La expresión "punto de vista" la asumimos en términos orteguianos (José Ortega y Gasset), hay tantas realidades como puntos de vista; por tanto el punto de vista crea el panorama.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

y perspectivas culturales, ajustadas a sujetos multidimensionales que forman parte de un *todo* social. Por consiguiente, no se inscribe en un territorio académico unilateral: es fundamentalmente histórico, pero no evade la influencia geográfica, filosófica, antropológica, sociológica, económica, política y sistémica que el evaluador hallará, sin efugios, en la lectura de cada página.

En relación al rigor metodológico, es preciso señalar que esta investigación se desarrolló, por su propia naturaleza, en seis fases, con el fin de alcanzar una mayor comprensión del tema/problema estudiado. Cada fase fue el resultado de la propia dinámica que generó el estudio:

Fase 1. En un primer momento se planteó la formulación y delimitación del tema/problema. Se diseñó un esquema inicial de investigación y una explicitación aproximada del contexto epistemológico y teórico-metodológico con sus elementos constitutivos. Se delimitó también la manera más apropiada de localizar, clasificar y abordar las fuentes concernientes al objeto de estudio, considerando el cronograma exigido por el Doctorado.

www.bdigital.ula.ve

Fase 2. Se procedió a la pesquisa documental exhaustiva sobre la temática expuesta, basada en un arqueo de fuentes primarias, secundarias y de apoyo, con el objetivo de lograr un acopio amplio de datos en torno al tema/problema enunciado en la Fase 1, la cual incluyó: análisis crítico, uso de técnicas de fichaje y redacción de resúmenes (simple, analítico y crítico). Esta fase incluyó una indagación en repositorios regionales, nacionales e internacionales y consulta de documentación digital disponibles en formato digital.

Entre los repositorios documentales consultados de forma presencial y a distancia figuran: Archivo General de la Nación (Caracas), Fundación John Boulton (Caracas), Archivo de la Universidad Central de Venezuela UCV, Archivo de la Academia Nacional de la Historia, Archivo Histórico de Miraflores (Caracas), Biblioteca Nacional (Caracas), Biblioteca Gonzalo Rincón Gutiérrez de la Facultad de

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Humanidades y Educación de la Universidad de Los Andes-ULA (Mérida), Biblioteca Luís Fernando Chávez Vargas de la Facultad de Geografía de la Universidad de Los Andes-ULA (Mérida), Biblioteca Central de la Universidad de Los Andes Tulio Febres Cordero (Mérida); Biblioteca Central del Estado Mérida Simón Bolívar (Venezuela), Biblioteca Nacional del Estado Mérida Febres Cordero (Venezuela). Así como en centros de estudios históricos, geográficos, culturales y archivos regionales y nacionales, entre los que podemos mencionar: Archivo General del Estado Mérida-AGM (Venezuela) y el Archivo Arquidiocesano de Mérida (Venezuela), entre otros.

Fase 3. En esta etapa de la investigación se sistematizaron con rigurosidad la serie de datos cualitativos y cuantitativos obtenidos en la Fase 2, estableciendo un orden coherente de los mismos a partir del horizonte epistemológico formulado, lo cual incluyó la clasificación de los datos tomando en cuenta ocho palabras claves: religiosidad, cosmovisión, sexualidad, poder, riqueza, lenguaje, cotidianidad e identidad.

www.bdigital.ula.ve

Fase 4. Esta etapa comprendió el procesamiento de los datos cuali-cuantitativos obtenidos con el fin de realizar un conjunto de tablas estadísticas, registros series, esquemas, gráficos, infografías, glosarios y otros instrumentos organizacionales con el fin de respaldar el *corpus* discursivo.

Fase 5. Fase de análisis de los datos obtenidos y organizados, bajo un enfoque interdisciplinario, con el fin de revalorar los escritos, la cartografía y las fuentes iconográficas contentivas de la información necesaria respecto a los temas de orden geo-histórico, político, económico, social y fundamentalmente cultural, asociados al tema/problema objeto de estudio.

Fase 6. Redacción de la Tesis doctoral contentiva de: una introducción, un apartado teórico-metodológico, cuatro capítulos concretos de desarrollo con sus respectivos subcapítulos, las conclusiones pertinentes, las fuentes consultadas y un apéndice documental. En esta fase se decidió desplegar un discurso que planteara de manera

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

clara y sencilla las ideas y premisas establecidas como objetivos de la investigación. Dicho discurso incluyó un cuerpo de referencias amplio para sustentar y argumentar las ideas expuestas y una adecuada relación entre sí. Además, se añadieron al cuerpo de la tesis un conjunto de figuras pertinentes a cada punto en desarrollo,[142] las cuales, al término de la misma, sirven de correlato a lo escrito, de modo que el lector pueda captar y comprender con un mayor grado de lucidez las ideas presentadas.

De esta forma, se ha concretado la presente Tesis Doctoral en Ciencias Humanas.

www.bdigital.ula.ve

[142] En este punto se plantea una revisión de la imagen como documento histórico en Venezuela reconociendo aportes como los de Gabriel González en: *La fotografía de El cojo ilustrado: o de cómo se construyó una Venezuela en el imaginario de una élite de lectores*. Caracas: Burbuja Editorial, 2005.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

"**Tomamos de *La Voz Pública* la siguiente fábula que nos parece de oportunidad**

El paralítico y los viajeros

No diré que vivía
Sino que lentamente se moría
Un pobre paralítico, rodeado
De numerosa prole masculina,
Pero de una fortuna tan mezquina
Que, no digo remedios,
Ni aun para alimentarlo tenían medios;
Más digan lo que quieran, en el cielo
Hay un Dios providente que el consuelo
Da á los necesitados
Cuando se hallan más desamparados
Sucedió pues que un día
En que el presente casi perecía,
Llegaron á la choza unos viajeros
Provistos de dineros,
De muletas, de trincas y andaderas,
Y de otras invenciones extranjeras,
Con el intento de poner á flote
Aquel hogar ya dado al estricote.
Alarmados los hijos grandemente
Al ver aquella gente
Cual si enemigos fuesen los trataron
Y airados exclamaron:
¡Nosotros conocemos los bribones
Y adivinamos ya sus intenciones!
Quién sabe si esta tierra
En que esta el rancho, alguna mina encierra
Y estos hombres intentan ¡o vileza,
Robarnos sin robar nuestra riqueza!
Piensan que somos ciegos ó ignorantes
Grandísimos tocantes!
Salid pronto de aquí enterva impía
Que en su trono está aquí la autonomía
Aparejad al punto vuestros barcos
E idos a pescar en otros *charcos*!
¡Qué tal lector! ¿no es cosa divertida
Menospreciar a aquel que nos convida
A mejorar de suerte
Y á cambiar el progreso por la muerte;
Y esto sin más razones
Qué mezquinas y estúpidas pasiones?
Pues aun es más sabroso
Aquello de pelear por las estrellas
Sin tener una escala ni ser oso (1)
Para llegar á ellas.

Fuente periodística: *La Araña*, Puerto-Cabello, Octubre 17 de 1879.

---

(1) "Alude al que subía en una escalera, en estos días".

www.bdigital.ula.ve
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

CAPÍTULO I.

CONTEXTO POLÍTICO-ECONÓMICO Y SOCIO-CULTURAL DE LA VENEZUELA AGROEXPORTADORA 1864-1914

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

...las sociedades y las culturas humanas no podrán comprenderse verdaderamente mientras no aprendamos a visualizarlas en sus interrelaciones e interdependencias mutuas, en el tiempo y el espacio.

Eric Wolf

Con la firma del *Tratado de Coche* (1863) se puso fin a la Guerra Federal y se inició una nueva etapa para los venezolanos. Sin duda, un hecho que demandó habilidad política por parte de las fuerzas beligerantes, el cese de las hostilidades y la promesa de una anhelada paz. Esta acción favoreció el escenario nacional a la hora de plantear la recuperación del país en una fase crítica de su desarrollo. Hay que tener en cuenta que la República aun no terminaba de lavar sus atuendos impregnados por la pólvora de la lucha independentista cuando ya se había abalanzado a una guerra civil, tan cruenta como fratricida. En contraposición, urgía encontrar un nuevo orden institucional y una hoja de ruta efectiva que permitiera orientar los esfuerzos de la nación hacia el "progreso". Así, la población que sobrevivió a la guerra se encontró, después de su primer lustro, ante la posibilidad —al menos discursiva— de subsistir al margen del fragor de las armas, con la presencia de nuevos esquemas gubernamentales y económicos que comenzaron a trastocar todo el espectro socio-cultural de la época. No hay que olvidar, como señaló Benjamín A. Frankel, que: "…la Guerra Federal fue el conflicto más largo, más cruel y más devastador de toda la historia de la Venezuela independiente".[143]

www.bdigital.ula.ve

La generación concebida en la alborada de este nuevo tiempo histórico, a la cual convendría llamar la primera generación de postguerra de la Venezuela independiente, fue heredera de esa beligerancia.[144] Como hombres y mujeres de una nueva época, las heridas

[143] Frankel A. Benjamin. "La Guerra Federal y sus secuelas. 1859-1869". En: Fundación John Boulton. *Política y Economía en Venezuela 1810-1991*. Caracas: Fundación John Boulton, 1992, p.150.

[144] La población a la cual nos referimos no es una, ni la misma, sería incorrecto pensar que en los cincuenta años que transcurren desde 1864 a 1914 se mantuvo un patrón social homogéneo practicado por un sólo grupo de personas con características lineales. En contraposición, consideramos la incidencia de las variables espacio-temporales, así como los factores que impactaron en los cambios de la población: natalidad, mortalidad, cantidad, edad, sexo, enfermedad, migración y enculturación, entre otros. Tómese por casos ejemplares figuras insignes de la historia de la cultura venezolana de esta generación: 1. El pintor valenciano Arturo Michelena (Valencia, Venezuela, 16 de junio de 1863 / Caracas, 29 de julio de 1898) —contemporáneo del estadounidense Henry Ford— cuyo renombre internacional se pierde de vista debido a la magnitud de su expresión artística; 2. El célebre médico trujillano Dr. José Gregorio

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

talladas en la piel de sus abuelos y padres les resultaron referentes acerca del costo de la lucha política. Desde una perspectiva genealógica, sirvieron de transición entre el tiempo de guerra y el pináculo del tan pregonado "orden y progreso" que marcó el pensamiento positivista. No obstante, se advierte que si bien a sus integrantes no les correspondió seguir los pasos de las acémilas troperas de José Antonio Páez o de Ezequiel Zamora,[145] si debieron enfrentar el conjunto de acciones intermitentes emplazadas por los jefes locales descontentos con el liberalismo ensayado. En suma, tuvieron que afrontar como progenie el cambio de época al son de las montoneras y las revoluciones multiformes que se hicieron persistentes dentro de la afirmación del proyecto nacional al cierre del siglo XIX no cronológico.[146]

La referida guerra, protagonizada por liberales y conservadores a partir del grito de ¡Viva la Federación! (1859), tuvo cuatro características cardinales: prolongación, alcance social, destrucción de la riqueza y sacrificio humano. Estas características pueden entenderse como componentes de un cuadro de inestabilidad que afectó el orden republicano existente hasta ese momento.[147] Indudablemente, la seriedad de estos hechos obliga a un análisis pormenorizado debido al impacto que tuvo en los sectores subalternos de la población. Estos acontecimientos desdoblaron un contexto nacional precario y con particularidades regionales *sui generis,* cuya piedra angular era el proceso constituyente de 1863 y su resultado natural: la Constitución Federal de 1864.[148]

www.bdigital.ula.ve

En este contexto cabe referir a Arturo Uslar Pietri, quien opinó que tras el triunfo de la Federación "…el país quedó más pobre, más atrasado, más desviado en el camino del progreso y de la civilización […] Es el tiempo del caudillismo y de la guerra civil endémica.

Hernández (Isnotú, Venezuela, 26 de octubre de 1864 / Caracas, 29 de junio de 1919), cuya imagen se debate entre la racionalidad positivista y el misticismo popular venezolano; y 3. El escritor y político coriano José Ladislao Andara (Coro, Venezuela, 27 de junio de 1864 / Caracas, 1 septiembre 1922); entre otros.

145 Véase: *Apéndice N° 1*. Documento firmado por Ezequiel Zamora en el año 1 de la Federación. Hallado en la Sección Manuscritos de la Biblioteca Febres Cordero del Estado Mérida (Venezuela) en el arqueo documental de esta investigación.

146 Consúltese: Germán Carrera Damas. *Formulación definitiva del Proyecto Nacional...*

147 Fundamentalmente en los llanos occidentales, toda vez que en la región zuliana, los Andes y Guayana quedaron en gran medida al borde de la lucha frontal.

148 Consúltese: "Constitución Federal [1864]". En: Presidencia de la República. *Documentos que Hicieron Historia*. Caracas: Ediciones Conmemorativos del Sesquicentenario de la Independencia, 1962, pp. 576-605.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Se llega a pensar en liquidar el país".[149] En consecuencia, ante la suspensión de la guerra se ensanchó el espíritu de la reivindicación social y un nuevo "pulso histórico" apareció en el diagrama venezolano.

La Venezuela comprendida en el periodo 1864-1914, detenta sus propias peculiaridades, aunque en sintonía permanente con los avatares del mundo moderno. Por sus características internas, el país poseía una dinámica político-económica y socio-cultural dispar, condicionada en parte por su multiculturalidad regional y sus relaciones con el mundo a través de los puertos. Por tanto, es posible reconocer las infinitas particularidades de la dinámica comercial de la época como actividad que engranó temporalidad, *geograficidad* y actores históricos en un proceso sociocultural dinámico y complejo.[150] Sin duda, el proceso político posterior a la guerra forjó una mayor apertura al comercio y a la inversión internacional, e impulsó las alianzas estratégicas entre distintos factores de poder, entre los que se contaban, los productores agropecuarios y los sectores comerciales-financieros, pero también involucró a los sectores menos favorecidos del país, influyendo en los cambios sociales y culturales del venezolano. Como escriben Rosa Estaba e Ivonne Alvarado:

www.bdigital.ula.ve

> Después de este conflicto bélico deviene una etapa de recuperación que da paso a una nación que, aun cuando no conseguía crear el Estado central efectivo, logra desprenderse del régimen de esclavitud y articularse al naciente capitalismo financiero mundial por la instalación, en las principales ciudades, de filiales de las casas comerciales europeas. Este tránsito transfiguró las incipientes redes urbanas heredadas de la colonia en un sistema mucho más extravertido y dependiente del mercado internacional, pero conformado por algunos focos regionales dispersos y de crecimiento rápido, sobre los cuales Caracas avanza firmemente en ejercicio de su capitalidad.[151]

[149] Arturo Uslar Pietri. "Meditación del sesquicentenario". En: *Medio Milenio de Venezuela*. Caracas: Los Libros de El Nacional, 2008; p.294.

[150] Respecto al término "geograficidad", lo hemos tomado de la obra de Eric Dardel, *L´homme et la terre: nature de la realité geographique.* Francia: Presses Universitaires de France, Nouvelle encyclopédie philosophique, 1952; así como del trabajo de Luis Manuel Cuevas Quintero, "La ilusión de poblar. Territorios, narrativas y mapas del Orinoco y la Guayana en la segunda mitad del siglo XVIII, los umbrales de una geografía humana del porvenir". *Perspectiva Geográfica*, Vol. 24, N° 2, 2019, pp. 84-106.

[151] Rosa Estaba e Ivonne Alvarado. *Geografía de los paisajes urbanos e industriales…*, p.72.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En consecuencia, al cierre del largo siglo diecinueve (1914)[152], esa primera generación de postguerra experimentó un cambio cultural notable. De los añejos relatos independentistas y federalistas se pasó gradualmente a otra épica nacional: la fase petrolera, misma que para 1914 ya vislumbraba los cambios que la modernidad capitalista traería consigo. Si bien fueron sus hijos y nietos los que atestiguaron con toda lozanía el "privilegio" de la *renta*, en su senectud, muchos miembros de aquella generación observaron el comienzo de las transformaciones estructurales de la sociedad venezolana de cara al corto siglo XX que despuntaba. Como se podrá entrever, de estos y otros aspectos contiguos trata el presente capítulo.

1.1 Los *Estados Unidos de Venezuela*: constitución, territorio, población y agroproducción

El primer año de postguerra (1863-1864) es el tiempo del *proceso constituyente*, periodo de redacción de la célebre Constitución Federal, documento fundamental que sentó las bases de los Estados Unidos de Venezuela y perfiló las sucesivas constituciones venezolanas.[153] Evidentemente, la población que se levanta a partir de esta fecha se descubre inmersa en los márgenes de una realidad territorial atenuada por un nuevo formato de país que dista mucho del de 1830. La Constitución Federal intentó enrumbar a la nación por un nuevo carril histórico, reorganizó el país en estados según los principios federalistas, estableció nuevas formas gubernativas y concibió el impulso de una economía nacional basada en la agroproducción. En resumen, intentó forjar hombres y mujeres dentro de una atmosfera federal, con una nueva manera de ser, actuar y sentirse venezolano (Figura 2).

www.bdigital.ula.ve

[152] Esto no significa que 1914 sea una fecha de "corte", se considera sólo como un momento socio-simbólico que permite advertir los cambios fundamentales del porvenir y delimitar la investigación a un periodo de mediana duración. Es de hacer notar que el tiempo seleccionado es sólo un fragmento del largo proceso histórico venezolano que abarca aproximadamente 524 años (1498-2022). Por tal razón, se asume una corta etapa en relación a un extendido devenir socio-económico e intercultural susceptible de ser rastreado siguiendo una temporalidad, geograficidad y caracterización del sujeto histórico concreta.

[153] Léase: Elena Plaza y Ricardo Combellas (Coords). *Procesos Constituyentes y Reformas Constitucionales en la Historia de Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2005.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 2. Caracas. Esquina y Convento de San Jacinto, 1864.
Fuente: Carlos Eduardo Misle. *Sabor de Caracas.* Caracas: Banco de Venezuela, 1980, p.20.

Empero, ante estos hechos, cabe una observación crítica preliminar: más allá de las proclamaciones estoicas de los intelectuales de la época, el país carecía, entre otros, de caminos expeditos que lo articulara con efectividad, así como de una formación ciudadana y de una dinámica económico-comercial que diera garantías de desarrollo.[154] Es evidente que Venezuela distaba mucho de ser una nación moderna, lo que hacía necesaria su recomposición desde una nueva base constitutiva. Después de todo, el discurso modernista de la época pregonaba que toda república que se apreciara de serlo debía estar en sintonía con los requerimientos inmediatos de su bienestar material y espiritual, como lo habían

[154] Para este punto revísese: José Alberto Olivar. "El transporte y las comunicaciones en la historiografía venezolana". *Revista Mañongo*. Vol. XVIII, N° 34, 2010, pp. 201-229.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

logrado los países del hemisferio norte.[155] Tras la Guerra Larga, la primera preocupación era que la dinámica del país no concordaba con el escenario real de los Estados liberales. Lacónicamente, una cosa era lo que estaba previsto en las palabras del legislador o delineado en las cartas geográficas, y otra, muy distinta, la realidad del país en el terreno de operaciones.

Como ha quedado impreso en los periódicos de la época, el cuadro general de la nación ameritaba de reflexiones pertinentes acerca de la actuación de los distintos sectores involucrados en el quehacer nacional, sobre todo en áreas tan sensibles como la economía local. *El Federalista* fue un ejemplo de ello, entre sus «observaciones» apuntaba: "Mientras la agricultura, fuente de la riqueza del país, esté gravada como hoy, el país no se repondrá de sus quebrantos".[156]

Desde el punto de vista territorial, durante el periodo de reconstrucción nacional, Venezuela manejó abiertamente la concepción trizonal de Humboldt y Codazzi.[157] Bajo esta noción, el país estaba dividido y determinado por tres zonas. A saber: la *agrícola,* la de los *pastos* y la de las *selvas*. Sus diferencias se hacían notables en la medida en que se identificaban en un perímetro de 100 leguas cuadradas de cultivo permanente un importante número de haciendas de café, cacao, caña de azúcar, cereales y otros productos de consumo interno y con calidad de exportación; al ampliar así su potencial a más de 4.000 leguas de montañas que, para la concepción de la época, "…darían aproximadamente un producto setenta veces mayor que el actual".[158] Un caso representativo fue la sección Bolívar del Estado Miranda, donde para 1891, la riqueza agrícola se centraba en los plantíos de café, cacao, caña, cereales, frutos menores, trapiches, alambiques y trillas; al tiempo que despuntaba una riqueza pecuaria sostenida por los hatos de ganado vacuno y cabrío, así como de innumerables potreros. De tal

www.bdigital.ula.ve

[155] El *proceso constituyente* de 1863 es visto de entrada como una apuesta para abrir el camino a los cambios requeridos, teniendo como fundamentos ineludibles su carácter originario y su valor consensual.

[156] "Observaciones". En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 1, mes II, N°33 (Caracas, lunes 7 de septiembre de 1863), p.1.

[157] José Rojas López. "Una apreciación crítica del modelo trizonal de Humboldt-Codazzi en la geografía de Venezuela". *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año 7, N°12, Mérida (Venezuela), 2007, pp.75-90.

[158] Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Año 1, Tomo I, N°5, Caracas, 1891, p. 81.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

manera, el país se mostraba diverso, tanto desde el punto de vista geo-económico, como geo-cultural.[159]

Desde comienzos del siglo XIX, la agricultura desarrollada en ciertas zonas del país había sido un factor de primer orden para la causa republicana; un hecho que se mantuvo hasta bien entrado el siglo XX. Claro está, lo había sido para la corona española durante la Colonia. No obstante, si bien con el nuevo orden migró la tendencia monoproductora del cacao al café, la constante fue su orientación y dependencia al mercado externo. Para la primera década del siglo XIX "…la agroproducción afianzó su predominio en el cuadro económico nacional, bajo el liderazgo del cacao y con la participación de otros bienes como el tabaco, café, añil y los cueros de res".[160] Históricamente, los ingresos de la agricultura, aunque circunscritos a un pequeño radio de acción respecto a la totalidad del territorio nacional, permitieron sostener a un sector social acaudalado que de hecho participó en la epopeya americana y delineó el futuro del país. En pocas palabras, la agricultura fue el recurso productivo de primer orden para el país desde sus cimientos hasta el advenimiento del petróleo. Como escribió Arcila Farías:

www.bdigital.ula.ve

> Hasta 1920, fuimos una nación predominantemente rural. Éramos un país agrícola. A partir de esa fecha, bajo la presión de la economía del petróleo, en Venezuela se inició una rápida transformación demográfica. El campo comenzó a ceder a la urbe grandes contingentes campesinos. El labrador abandonó el surco y sus instrumentos de labranza, y emprendió camino hacia el campamento petrolero y la ciudad, en pos de un mejor salario y de condiciones de vida halagadoras, aunque a la postre la esperanza habría de convertirse en amarga experiencia para él, y para la nación en un grave problema social que se agiganta en proporciones alarmantes.[161]

A modo de ejemplo, nótese en la imagen adjunta la dinámica de algunos precios de los productos (astas de res, algodón, añil, cacao, café y zarzaparrilla) cultivados en el

[159] Léase: Fundación Polar. *GeoVenezuela*. *La geografía histórica del poblamiento territorial Venezolano. La tropicalidad venezolana.* Caracas: Fundación Polar, 2007. Tomo I._____.*GeoVenezuela. Medio humano, establecimientos y actividades*. Caracas: Fundación Polar, 2008. Tomo III y _____.*GeoVenezuela. Geografía Cultural*. Caracas: Fundación Polar, 2009. Tomo VIII.

[160] Consúltese: "Agricultura". Fundación Polar. En: *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, tomo I, p.64.

[161] Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la Economía en Venezuela*…, p. 23.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

territorio venezolano a razón del mercado internacional, una vez concluida la Guerra Federal (Figura 3).



COMERCIO.

PRECIOS CORRIENTES.

ARTICULOS EXPORTAB. Carácas, Setiembre 7 de 1863.		PRECIOS DE	PRECIOS Á
...as de res.....			
...odon.....	quintal		38 —
...il.....	libra..		
...cao Tui.....	quintal	38 —	40 —
— Choroní.....	—		
— Rio-Chicc.....	—	26 —	32 —
— Carúpano.....	—	19 —	20
...descerezado.....	—	17 25	18 —
— trillado.....	—		16 50
...zaparrilla.....	—		

www.bdigital.ula.ve

Figura 3. Precios de artículos exportables (1863)
Fuente: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 1, mes II, N°33 (Caracas, lunes 7 de sept. de 1863), p.1.

Si bien es cierto que ante la crisis que supuso el fin del régimen colonial, algunos territorios de la naciente república se abrieron libremente al comercio mundial, el tránsito fue largo y difícil. Fue al cierre de los periodos bélicos (1810-1824/1859-1863) que las regiones productoras afianzaron verdaderamente sus vínculos con los centros de movilidad de flujo de bienes agroexportables demandado por los países con mayor desarrollo económico.

Más adelante, el federalismo dio paso al poder del capital usurario, impulsando políticas de endeudamiento, la confiscación de bienes y el control monopólico sobre los productos agrícolas, lo cual tuvo una incidencia inmediata en la economía nacional. Es claro que, desde el periodo germinal republicano, el país tuvo una tendencia a incursionar en la expansión del mercado exterior, pero las condiciones no fueron favorables para su

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

concreción. En palabras de Josefina Ríos y Gastón Carvallo: "La forma predominantemente comercial que adoptó la inserción de la economía venezolana en el mercado mundial por la vía de la agroexportación […] no la integró orgánicamente a dicho mercado…[162]

Por otro lado, desde una perspectiva demográfica (Figuras 4 y 5), con las guerras del siglo XIX se acentuó la escasez de mano de obra, fundamentalmente en el área centro-costera. Al ser el escenario principal para la lucha y estar azotada por las enfermedades del trópico y las epidemias, vio diezmada su fuerza de trabajo en un grado considerable.[163] En comparación con los Andes, región que se mantuvo con cierto alto grado de salubridad y al margen de las contiendas más destructivas, la situación del centro fue mucho más difícil.[164] Además, con las migraciones asociadas a los efectos de la beligerancia, también hubo una evasiva de capitales y un decaimiento del orden regular del comercio.

Como se verá más adelante, los Andes se beneficiaron de este hecho y a su crecimiento cafetalero se incorporó mano de obra y capital foráneo. Frente a la dispersión de la población del Centro, en la región andina se desarrolló un mercado local a partir de los excedentes productivos de las parcelas, se consolidaron algunos núcleos poblacionales, desarrollándose un eje comercial con Maracaibo y afianzando una actividad económica particular con efectos socioculturales significativos.

www.bdigital.ula.ve

[162] Josefina Ríos y Gastón Carvallo. *Análisis histórico de la organización del espacio…* p.45.

[163] Para una valoración general del fenómeno poblacional véase, entre otros, la obra de Federico Brito Figueroa. *Historia Económica y Social de Venezuela.* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1975.

[164] En relación a este punto, puede examinarse la memoria de Grado de la Licenciada en Historia Yelitza María Galeano Páez. *Influencia de la Guerra Federal en la provincia de Mérida* (Memoria de grado). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Escuela de Historia, 2006.

ULA-Mérida-Venezuela

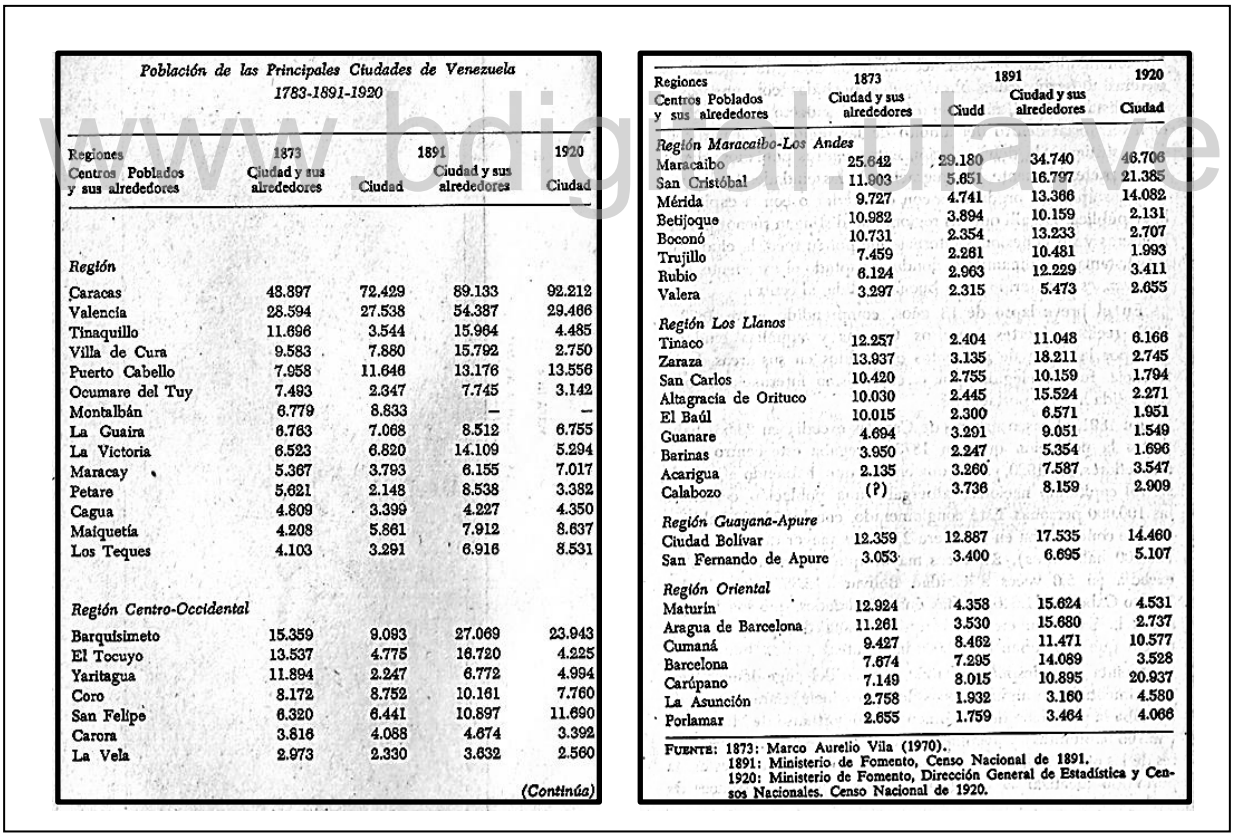
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

VENEZUELA: DATOS DEMOGRÁFICOS

Censos oficiales/Años	Número de habitantes
Censo 1881	2.075.000
Censo 1891	2.325.000

Figura 4. Número de habitantes según los censos oficiales de población

Fuente: Estados Unidos de Venezuela. *Segundo censo de la República 1881*. Caracas: Imprenta Bolívar, 1881 y *Tercer censo de la República de Venezuela 1891*. Caracas: Imprenta y litografía del Gobierno Nacional, 1891.



Población de las Principales Ciudades de Venezuela
1783-1891-1920

Regiones Centros Poblados y sus alrededores	1873 Ciudad y sus alrededores	1891 Ciudad	1891 Ciudad y sus alrededores	1920 Ciudad
Región				
Caracas	48.897	72.429	89.133	92.212
Valencia	28.594	27.538	54.387	29.466
Tinaquillo	11.696	3.544	15.964	4.485
Villa de Cura	9.583	7.880	15.792	2.750
Puerto Cabello	7.958	11.646	13.176	13.556
Ocumare del Tuy	7.493	2.347	7.745	3.142
Montalbán	6.779	8.833	—	—
La Guaira	6.763	7.068	8.512	6.755
La Victoria	6.523	6.820	14.109	5.294
Maracay	5.367	3.793	6.155	7.017
Petare	5.621	2.148	8.538	3.382
Cagua	4.809	3.399	4.227	4.350
Maiquetía	4.208	5.861	7.912	8.637
Los Teques	4.103	3.291	6.916	8.531
Región Centro-Occidental				
Barquisimeto	15.359	9.093	27.069	23.943
El Tocuyo	13.537	4.775	16.720	4.225
Yaritagua	11.894	2.247	6.772	4.994
Coro	8.172	8.752	10.161	7.760
San Felipe	6.320	6.441	10.897	11.690
Carora	3.816	4.088	4.674	3.392
La Vela	2.973	2.330	3.632	2.560

(Continúa)

Regiones Centros Poblados y sus alrededores	1873 Ciudad y sus alrededores	1891 Ciudd	1891 Ciudad y sus alrededores	1920 Ciudad
Región Maracaibo-Los Andes				
Maracaibo	25.642	29.180	34.740	46.706
San Cristóbal	11.903	5.851	16.797	21.385
Mérida	9.727	4.741	13.366	14.082
Betijoque	10.982	3.894	10.159	2.131
Boconó	10.731	2.354	13.233	2.707
Trujillo	7.459	2.281	10.481	1.993
Rubio	6.124	2.963	12.229	3.411
Valera	3.297	2.315	5.473	2.655
Región Los Llanos				
Tinaco	12.257	2.404	11.048	6.166
Zaraza	13.937	3.135	18.211	2.745
San Carlos	10.420	2.755	10.159	1.794
Altagracia de Orituco	10.030	2.445	15.524	2.271
El Baúl	10.015	2.300	6.571	1.951
Guanare	4.694	3.291	9.051	1.549
Barinas	3.950	2.247	5.354	1.696
Acarigua	2.135	3.260	7.587	3.547
Calabozo	(?)	3.736	8.159	2.909
Región Guayana-Apure				
Ciudad Bolívar	12.359	12.887	17.535	14.460
San Fernando de Apure	3.053	3.400	6.695	5.107
Región Oriental				
Maturín	12.924	4.358	15.624	4.531
Aragua de Barcelona	11.261	3.530	15.680	2.737
Cumaná	9.427	8.462	11.471	10.577
Barcelona	7.674	7.295	14.069	3.528
Carúpano	7.149	8.015	10.895	20.937
La Asunción	2.758	1.932	3.160	4.580
Porlamar	2.655	1.759	3.464	4.066

FUENTE: 1873: Marco Aurelio Vila (1970).
1891: Ministerio de Fomento, Censo Nacional de 1891.
1920: Ministerio de Fomento, Dirección General de Estadística y Censos Nacionales. Censo Nacional de 1920.

www.bdigital.ula.ve

Figura 5. Población de las principales ciudades de Venezuela 1873-1920

Fuente: Rosa Estaba e Ivonne Alvarado. *Geografía de los paisajes urbanos e industriales de Venezuela*. Caracas: Ariel-Seix Barral, 1985, pp. 94-95.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En gran medida, la población estaba sujeta a las condiciones del mercado industrial internacional del siglo XIX (Figura 6), el cual diferenciaba a las naciones productoras de manufacturas de las productoras de materias primas. En muchos casos, la caída de los precios de los productos exportables descendía mientras que el valor de las manufacturas se mantenía o incrementaba, lo que obligaba a los países productores a vender más para importar la misma cantidad de bienes. A ello se sumaba el contrabando, el cual incidía en la balanza legal de comercio, haciendo del mercado un ambiente desfavorable para el circuito agroexportador. Por ende, al hablar de una economía nacional para la época, resulta importante considerar los vínculos con el exterior, los cuales se acentuaron hasta llegar a los extremos de la obediencia y la coacción, en la medida en que la economía interna superaba los escollos de la guerra y se reconstruía en un ambiente de relativa paz.

Venezuela. Población por Entidades.
1873-1891-1920

Entidades	Población 1873	Población 1891	Tasa global de crecimiento (%)	Población 1920
Distrito Federal (Caracas)	60.010	113.204	88,6	140.932
Anzoátegui	101.396	134.064	32,2	103.573
Apure	18.635	22.837	22,5	39.187
Aragua	94.115	94.994	0,9	95.902
Bolívar	34.053	55.744	63,7	65.852
Carabobo	117.605	169.313	44,0	125.514
Cojedes	85.878	87.935	2,4	81.850
Falcón	99.928	139.110	39,2	128.255
Guárico	191.000	183.930	–3,7	122.190
Lara	143.318	189.624	31,8	219.816
Mérida	67.849	88.521	30,5	123.232
Miranda	129.143	174.266	34,9	124.266
Monagas	47.863	74.503	55,7	62.421
Nueva Esparta	30.983	40.197	29,7	56.035
Portuguesa	79.964	96.045	2,0	52.549
Sucre	55.476	92.030	65,9	150.211
Táchira	68.819	161.709	135,0	147.076
Trujillo	108.672	145.585	34,0	178.942
Yaracuy	71.689	85.844	19,7	108.022
Zamora (o Barinas)	59.440	62.696	5,5	55.055
Zulia	69.233	150.776	117,8	119.458
Territorio Amazonas	23.048	45.097	95,7	48.940
Territ. Delta Amacuro	8.766	7.222	–17,6	13.474
Venezuela	1.784.194	2.323.827	30,3	2.411.952

FUENTE: 1873: Marco Aurelio Vila (1970).
1981: Ministerio de Fomento, Censo Nacional de 1891.
1920: Federico Brito Figueroa. op. cit., p. 406.

Figura 6. Venezuela. Población por entidades, 1873-1891-1920

Tomado de: Rosa Estaba e Ivonne Alvarado. *Geografía de los paisajes urbanos e industriales de Venezuela…*, p.92.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El país había franqueado una etapa difícil desde los inicios de su vida independiente (1830), la explotación del trabajo rural era intensiva y no faltaron momentos de decadencia a razón de la dinámica del capital agrario, a lo cual se sumaba una dependencia de los rubros de exportación a las fluctuaciones del mercado y de la facturación en el exterior, mismas que tendían a caer drásticamente. En las ciudades, el movimiento comercial de importación y exportación, así como el intercambio de dinero y valores, daba paso al capital bancario, un fenómeno gradual pero sostenido que dejó una honda huella en la historia del sistema financiero nacional. Como se puede notar, a partir de los aportes de la historiadora Catalina Banko, en 1870 un grupo de comerciantes fundaron la Compañía de Crédito, encargada de percibir los ingresos aduaneros y otorgar adelantos al Gobierno; no obstante, a diferencia de las entidades bancarias "…ésta era la primera vez que el poderoso grupo mercantil intervenía en el negocio bancario",[165] hecho que confirió solidez y solvencia a la compañía, la cual demostró ser eficaz en su desempeño y en la puntual atención de las obligaciones fiscales.

www.bdigital.ula.ve

En tal sentido, no es extraño prever cómo los episodios de la economía agroexportadora en Venezuela estuvieron mediados por acontecimientos internacionales de toda índole, lo que afectaba la dinámica de la Hacienda Pública (Figura 7). Tampoco hay que extrañarse de que en el periodo de 1890 a 1903 los precios de los productos básicos de exportación se vieran notoriamente afectados, así como los volúmenes de ventas; después de todo, los vínculos con la economía-mundo se hacían patentes preceptivamente; sobre todo en la dinámica propia de los precios del café, grano que le permitió al país los ingresos necesarios para su mediano desenvolvimiento. En términos contextuales, la república federal que avanzó desde 1864 a 1914 resaltó por cuatro aspectos que cruzan todo el periodo: 1. la constitución de 1864 como base de la nueva cultura política y sus respectivas "modificaciones"; 2. La reconfiguración del territorio; 3. La cuantificación de la base demográfica a partir de los censos de población; y 4. El impulso interno-externo de los cultivos nacionales en pro de un proyecto modernizador.

[165] Catalina Banko. "Los institutos de crédito en la Venezuela agroexportadora". *El Desafío de la Historia*, Caracas: Grupo Editorial Macpecri, Año 2, N° 15, 2009, p. 71.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Años	Ingresos Bs.	Egresos Bs.
1863-64	8.753	11.262 (1er. Semestre)
1864-65	31.726	23.753
1865-66	29.872	25.337
1866-67	21.947	20.669
1867-68	14.445	14.602
1868-69	19.337	19.601
1869-70	22.232	21.640
1870-71	18.840	20.135
1871-72	14.482	
1872-73	23.676	15.410
1873-74	26.885	17.104
1874-75	24.649	25.152
1875-76	32.636	22.242
1876-77	26.256	24.408
1877-78	23.833	21.477
1878-79	33.457 (estimado)	
1879-80	28.912	23.502
1880-81	29.766	22.566
1881-82	28.974	30.003
1882-83	28.987	25.021
1883-84	34.225	36.000
1884-85	32.939	34.505
1885-86	27.341	30.985
1886-87	33.686	28.684
1887-88	40.724	42.254
1888-89	40.395	37.423
1889-90	45.031	45.630
1890-91	53.719	49.122
1891-92	43.937	44.732
1892-93	36.724	33.374
1893-94	51.421	51.919
1894-95	48.656	43.891
1895-96	51.459	65.959
1896-97	40.313	47.475
1897-98	33.429	45.542
1898-99	40.563	35.651
1899-00	27.296	24.263
1900-01	44.945	37.984
1901-02	31.650	32.421
1902-03	25.738	23.536
1903-04	56.526	38.369
1904-05	46.877	51.456
1905-06	49.334	50.345
1906-07	49.929	61.146
1907-08	50.803	49.375
1908-09	50.410	47.668
1909-10	48.552	52.337
1910-11	69.862	61.640
1911-12	82.793	64.069
1912-13	65.462	62.384
1913-14	60.370	64.873
1914-15	50.598	44.830

www.bdigital.ula.ve

Figura 7. Datos sobre la Hacienda Pública venezolana entre 1964 y 1914

Datos tomados de: Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la Economía en Venezuela*…, pp. 107-110.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

1.2 Los conflictos político-militares y la interrupción del comercio: montoneras y revoluciones

Con la Guerra Federal no cesaron los problemas internos, por el contrario, si bien no se llegó de nuevo a un nivel tan agudo de confrontación, los conflictos políticos expresados en asedios, invasiones, montoneras y revoluciones no se hicieron esperar. Estas actividades fueron notorias desde los primeros años de la federación, incidiendo directamente en la dinámica comercial, al punto de generar interrupciones en las redes de comercialización del país. Se hace notar que, además de evidenciar el impacto social de la beligerancia, su presencia agravaba la situación de las rentas ya hipotecadas de la república, las cuales adolecían la falta de una administración pública eficiente para tratar los empréstitos exteriores y el aumento de los derechos de importación (Apéndice 7). Considérese que en comunicación de fecha 2 de julio de 1866, el Ministerio de Hacienda resolvió anunciar lo siguiente:

> En vista de que ha sido quebrantada la paz, condición esencial para la vida de la Nación, todos los ingresos apartados para la cancelación de deudas fiscales deben consagrarse al primordial objetivo de restablecerla y consolidarla […] Por lo tanto, las oficinas recaudadoras pondrán a disposición de este Ministerio de Hacienda el producto de los derechos de exportación, que el Artículo 2 de la ya mencionada Ley de Presupuesto destina especialmente para el servicio público.[166]

www.bdigital.ula.ve

Sin duda, los recursos menguaban con celeridad debido a los gastos militares, los cuales absorbían regularmente un alto porcentaje de lo percibido por el gobierno. Así, el asedio a Puerto Cabello en 1863, un puerto de vital importancia para los viajes comerciales al exterior, vio afectado sus operaciones por los conflictos internos del nuevo contexto federal y la rivalidad entre los propios liberales. Así lo describía una carta de la época publicada en la prensa:

> Los federales ocupan el camino carretero de Agua-Caliente hasta Paso-real; en San Esteban hasta el trapiche de Arteaga, y por el camino de Borburata desde ayer hasta la fosa ó trincheron, no permitiendo absolutamente la introducción de una onza de alimento; y las fuerzas de la plaza sin poder absolutamente salir, por no ser suficientes, y por la prohibición que ha establecido el general Cordero, jefe de las armas, por la muy poderosa razón de que las pérdidas o bajas que tengan los sitiadores, las repondrán

[166] Tomado de Edward Eastwick. *Venezuela o apuntes sobre la vida en una república sudamericana con la historia del empréstito de 1864.* Caracas: Banco Central de Venezuela, 1959, Vol. III, p. 260.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> inmediatamente por tener todo el país por suyo; y las que tengan las fuerzas de esta plaza no tienen como reponerlas, pues no tienen bajo sus órdenes otro territorio sino el que encierra la población de este puerto. […] Tiene U. a Puerto Cabello desierto. Todas las familias que han podido lo han evacuado, unas para las Colonias, otras para San Felipe y Valencia y otras para los campos; de modo que sólo hemos quedado los que absolutamente podemos hacerlo, resignados á sufrir lo que venga.[167]

En el periodo de cincuenta años, de 1864 a 1914, se suscitaron una serie de episodios de orden político-militar que afectaron profundamente el desenvolvimiento de la economía venezolana y las relaciones comerciales con el sistema mundo capitalista. Entre los eventos revolucionarios de mayor renombre se cuentan:

- Revolución La Genuina (1867)
- Revolución Azul (1867-1868)
- Revolución de Abril (1870)
- Revolución de Coro (1874-1875)
- Revolución Reivindicadora (1868)
- Revolución Legalista (1892)
- Revolución de Queipa (1898)
- Revolución Liberal Restauradora (1899)
- Revolución Libertadora (1901-1903)

www.bdigital.ula.ve

Figura 8. Eventos revolucionarios más importantes entre 1864-1914
Fuente: elaboración propia

Si se parte del hecho de que los conflictos armados son en el fondo una actividad económica que requiere grandes inversiones, se debe entender también que tanto para las fuerzas gubernamentales como para los movimientos rebeldes constituía una mudanza de recursos humanos y económicos extraordinarios; al tiempo que alteraba la dinámica comercial de los territorios donde se generaban los movimientos de armas. Todas estas revoluciones necesitaron, en mayor o menor medida, de una gestión de recursos con el fin de alcanzar la victoria. No en vano se le ha adjudicado a Napoleón Bonaparte la expresión: ¡Para hacer la guerra hacen falta tres cosas: dinero, dinero y dinero!

[167] "Puerto Cabello". En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 1, mes II, N° 33 (Caracas, lunes 7 de septiembre de 1863), p.1.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En un país como Venezuela que mantuvo con fluctuaciones su precariedad de ingresos durante el periodo indicado, los conflictos armados resultaban beneficiosos para unos y una tragedia para otros. Pero lo más grave era que el impacto en los sectores productivos incurría de manera directa en la creación de riqueza efectiva, haciendo del país un espacio con recursos pero con muy pocas posibilidades de aprovechamiento. Ahora bien, este hecho promovía la presencia de factores foráneos, pero este, a su vez, también veía afectadas sus inversiones por los problemas regionales y locales propios de una nación en ciernes, lo que no beneficiaba en nada al país. Como lo ha señalado Banko: "A pesar de las buenas señales que se vislumbran en los años posteriores a la Guerra Federal, que había concluido en 1863, persisten por un tiempo algunos conflictos regionales y locales que no contribuyen a crear las condiciones propicias para el ingreso de inversiones extranjeras".[168]

Por su parte, para 1865, Apure se mantuvo en vilo debido a las acciones del General Juan Bautista García, presidente de Estado, quien se enfrentó a un grupo de apureños tildados por él como *traidores*, hombres dirigidos por jefes propios que reaccionaron contra su gobierno. García marchó contra ellos "…a desfalcarlos, destruyendo por las inspiraciones de su caprichosa voluntad la riqueza del país, y empleando para perpetuarse en la *adorada presidencia* la sangre…".[169] En una carta subscrita en Paris en 1866, el propio Guzmán Blanco señalaba que "…han ocurrido algunos disturbios en el Sur de la república, y allá han tenido que utilizare parte de los derechos de exportación a fin de aprovisionar a las tropas que han sido despachadas para restablecer el orden".[170] Asimismo, según comunicación fechada en San José de Cúcuta, el 22 de abril de 1869, la Agencia Confidencial de los EE.UU. de Venezuela informaba sobre la existencia de un "plan revolucionario" donde se encontraban involucrados venezolanos que habían llevado al gobierno del Táchira a la guerra "repetidas veces desde su asilo en Colombia", de lo cual se puede deducir algunas de las consecuencias para el comercio interregional (Apéndice 9).

www.bdigital.ula.ve

168 Catalina Banko. "La dinámica del comercio exterior venezolano (Siglo XIX)"…

169 F. Mejía. "Remitidos. Apure. Cada Cosa á su tiempo". En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año II, mes VII, N° 456 (Caracas, jueves, 9 de febrero de 1865), p.3.

170 "Carta firmada por Antonio Guzmán Blanco, a la sazón Vicepresidente de los EE.UU. de Venezuela. Paris, 1° de agosto de 1866". En: Edward Eastwick. *Venezuela o apuntes sobre la vida en una república sudamericana*...Vol. III, p. 263.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Sin duda, todo el país estaba atento a las amenazas latentes y planes de operaciones de los grupos en rebeldía, con el fin de evitar "golpes de mano" y la perturbación del orden público. Más adelante, en noviembre de 1869, el Zulia se vio conmocionado por los conflictos internos, la aduana había sido clausurada y la falta de despacho de buques se hizo patente, así como la interrupción del comercio. Rescatada posteriormente por "las armas nacionales", la misma fue abierta para dar continuidad a sus funciones. De igual manera, por la frontera marítima de occidente se desarrollaban movimientos importantes, en diciembre de aquel año, J. P. Rojas Paúl escribía: "Los agentes de la revolución contra el gobierno que existen en Curazao trabajan activamente por ver si logran su objeto, no obstante los adversos resultados que hasta ahora han tenido en el Oriente, Centro y Occidente de la República".[171]

Asimismo, en marzo de 1870, año de la Revolución Amarilla,[172] se llevó a cabo un ataque a la Plaza de Maiquetía por las fuerzas de Domingo Monagas y otros jefes, quienes en este punto vital del comercio central, con 450 hombres desafiaron las fuerzas oficiales. El coronel Juan C. Oropeza le hizo frente, y si bien su casa y "…algunas otras fueron saqueadas, llevándose los invasores reses y bestias",[173] el coronel obtuvo la victoria para el gobierno. Igualmente, aquel año, al otro lado de la Costa, en Barcelona, el General José G. Monagas hizo lo propio, al entrar en Pozuelos con 20 hombres — según la información oficial — manifestaban deseos de terminar la guerra en el Estado. Empero, ante el hecho, Cumaná y Margarita se estuvieron preparando con sobriedad para una invasión inminente. De esta relación se deduce la relevancia de los costos de las expediciones en las regiones y la inversión de capitales sujetas a ellas. En palabras de Ebert Cardoza:

> …el ramo militar al recibir especial atención dentro de las prioridades del gobierno, absorbía buena parte de la renta general, llegando a elevar la cuota de absorción en periodos de intensa movilización militar por causas nacionales o regionales, sin estar ambas desconectadas en ningún momento del proceso. Es decir, hubo movimientos político-militares internos producto de adhesiones políticas con algún caudillo o revolución nacional en marcha. En ningún momento, el hecho histórico regional estuvo aislado

[171] "Comunicación oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores subscrita por J. P. Rojas Paúl, fechada el 20 de diciembre de 1869". En: Repositorio Documental Tulio Febres Cordero [en adelante RDBFC]. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Miguel Nicando Guerrero", Caja 1, Fol. l.

[172] Conocida historiográficamente como *Revolución de Abril*, fue dirigida por Antonio Guzmán Blanco junto con varios liberales descontentos con el denominado "gobierno de los azules".

[173] "Boletín noticioso. Victoria de La Guaira." En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 7°, mes 8°, N° 1950 (Caracas, lunes 7 de marzo de 1870), p.1.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> de lo nacional, en sentido absoluto. Durante la Guerra Federal, el Ejército de la Cordillera se movilizó activamente por causa de las invasiones federales a nivel nacional. Las revoluciones desde Guzmán Blanco hasta Cipriano Castro provocaron una considerable inversión de capitales destinado al fortalecimiento del aparato militar a nivel regional y nacional, aunque sin mucho éxito.[174]

En este contexto, el problema de las armas no era sólo de orden político o militar, sino también económico y sociocultural, sostenido en un proceso de largo aliento que penetró e influyó en la dinámica de las regiones hasta bien entrado el siglo XX.

Por otra parte, Joaquín Crespo hacia sus movimientos en el Estado Guárico. Los enfrentamientos entre distintas columnas armadas generaron intromisiones en los caminos e interrupción de la circulación de bienes. Según los partes de las fuerzas gubernamentales, el movimiento militar "Trabó combate con las fuerzas que el enemigo organizó en el tránsito y pudo así complementar su derrota, tomándose más de veinte armas de fuego, dos sacos con pólvora y plomo y algunos víveres que habían despojado en el camino á varios arrieros".[175] Lo mismo ocurrrió cerca da la población de Píritu de Coro, donde las fuerzas del gobierno se enfrentaron a otros sublevados. De hecho, el vapor Bolívar fue en busca de los heridos; "…un gran número de ámbas partes como también multitud de cadáveres. Pobre tierra!"[176] A todo este movimiento se sumó el del "faccioso Guzmán Blanco", como se le denominada entonces desde el discurso oficial, y de quien se ponía en sobre aviso a toda la ciudadanía. En la época de exilio de Guzmán Blanco en Curazao, los levantamientos armados fueron protagonizados por hombres como: Andrés Borges y José Félix Mora (Puerto Cabello), León Colina (Coro), Francisco Linares Alcántara (Aragua), Matías Salazar (Carabobo), Joaquín Salazar (Bolívar), Hermenegildo Zavarse (Yaracuy) y José Ignacio Pulido (Barinas), entre otros.

Por otro lado, la portuaria Ciudad Bolívar, la cual se beneficiaba de las transacciones comerciales y de los circuitos de mercancías provenientes de los llanos y el occidente, al tener como eje de movilidad la red hidrográfica natural más prominente del país, se mostraba

---

174 Ebert Cardoza Sáez. *El Caudillismo en Venezuela: Estudio del fenómeno político en los Andes venezolanos (1859-1903)* (Tesis de maestría). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Centro de Estudios Políticos y Sociales de América Latina, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, 1997, p. 53.

175 "Victoria de Lezama". En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 7°, mes 8°, N° 1950 (Caracas, lunes, 7 de marzo de 1870), p.1.

176 *Ídem.*

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

como centro nodal para el intercambio y, por ende, estimulaba su ocupación. La presencia de ambientes con base agrícola y pecuaria era sin duda apetecible a lo largo del confuso país, por eso los grupos económicos no dejaban de estar en conflicto frente al control del poder central, afianzando sus debates en defensa de los intereses regionales.

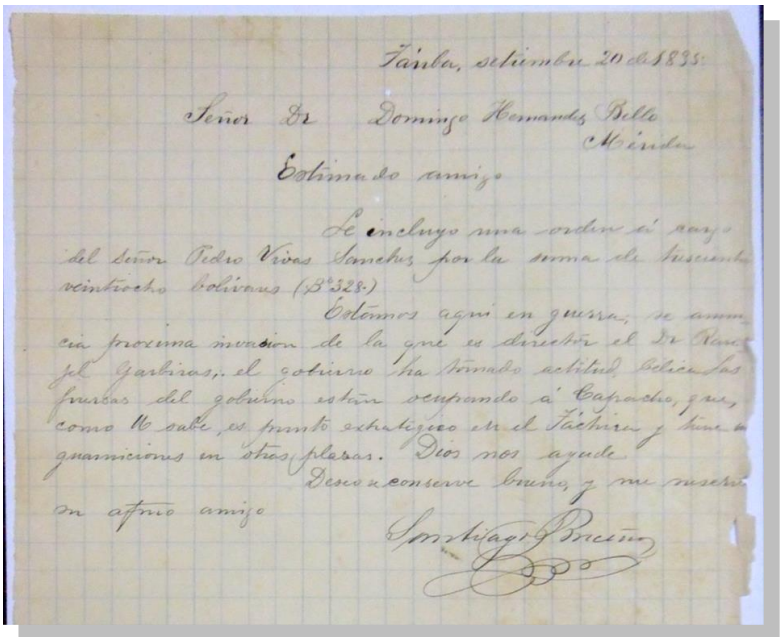
El costo para el desenvolvimiento del comercio que los sublevados y los agentes del gobierno enfrentados indujeron a la república no fue trivial. Todos estos conflictos, por su naturaleza arrolladora, fueron perjudiciales para la interrumpida infraestructura comunicacional (Apéndice 3). Cómo podía fluir el comercio si los vapores no podían llegar a puerto seguro, o si los arreos de mula y los correos no podían cumplir su función integradora en la dinámica social. En consecuencia, toda la vida de una localidad se veía afectada; por ende, los aspectos sociales y culturales de una determinada región se advertían perturbadores. Un caso fue Táchira, presa de una constante amenaza de invasiones por representar un espacio colindante con los territorios colombianos. Era el espacio aledaño a un "punto extranjero" que servía a su vez de ruta de acceso para quienes aspiraban tomar el poder en Venezuela por vía de las armas (Figura 9).

www.bdigital.ula.ve

No sería apropiado pensar que estos movimientos representaron un tema estrictamente político-militar, sus resultados inmediatos se veían tanto en las perspectivas ideológicas del liberalismo como en el simbolismo y el discurso modernizador que alentaba las correrías. Además, desde lo más profundo del país hasta la capital, la muerte signaba comportamientos y formas de actuar; el caos reinante en los pueblos violentados imponía formas de subsistencia cada vez más pendencieras; se vivía muchas veces de espalda a la idea del progreso. En suma, la República se mostraba atomizada, acentuada en sus particularismos locales y caudillescos; haciendo un uso constante de recursos humanos, naturales, materiales y armamentísticos poco usuales, lo cual exigía una inversión sostenida para gastos de manutención y pertrechos. No es de extrañar que para entonces los caminos, ríos y puertos sirvieran —cada uno a su medida— de escenarios de conflicto.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Táriba, setiembre 20 de 1895.

Señor Dr Domingo Hernandez Bello
Mérida

Estimado amigo

Le incluyo una orden á cargo del Señor Pedro Vivas Sanchez por la suma de trescientos veintiocho bolivares (B 328.)

Estamos aqui en guerra, se anuncia proxima invasion de la gente que dirije el Dr Ramon J. Garbiras, el gobierno ha tomado actitud bellicosas fuerzas del gobierno estan ocupando á Capacho, que, como V sabe es punto estratejico en el Tachira y tiene guarniciones en otros plazas. Dios nos ayude

Deseo se conserve bueno, y me reserbo en afmo amigo

Santiago J Briceño

Figura 9. Notificación de situación de Guerra en Capacho.
Fuente: RDBFC. "Notificación de situación de Guerra en Capacho. Táriba, 20 de septiembre de 1895". Fondo "Documentos varios", Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, "Otros Febres Corderos", Caja 1.

www.bdigital.ula.ve

Como se ha de inferir, la falta de conexiones verdaderamente eficientes, impulsó un localismo militar con figuras autoritarias fuertes como arquetipo de poder;[177] aunque a su vez representaba la subalternidad de la ley frente al capricho, así como el fuerte ante el débil. Este hecho influyó además en la manera significativa en que fue asumida la forma de gobernar la República. Considérese por caso cómo llegaron los andinos a ocupar el poder central. Siguiendo los aportes de Catalina Banko:

> Al finalizar el siglo XIX, la economía venezolana estaba sufriendo un hondo malestar, producto de la persistente crisis del café y la consiguiente contracción del comercio. Mientras disminuían las rentas, aumentaban las erogaciones debido a los incesantes conflictos armados. En este contexto, se acentuó la debilidad del gobierno y, como agravante, desde mayo de 1899 se había iniciado el impetuoso avance del ejército comandado por el general tachirense Cipriano Castro que hizo su entrada triunfal a Caracas el día 22 de octubre de 1899. El nuevo gobierno inauguró su gestión con acuciantes apremios económicos derivados de los desequilibrios del comercio exterior.[178]

[177] Véase: Arturo Guillermo Muñoz. *El Táchira fronterizo y la integración en el caso de Los Andes. 1881-1899*. Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 1985.
[178] Catalina Banko. "La dinámica del comercio exterior venezolano (Siglo XIX)"…

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De tal manera que, desde el centro hasta los extremos occidental y oriental del país, los movimientos militares se presentaron de manera intermitente hasta el advenimiento del gomecismo, afectando el fortalecimiento de los mercados interiores y el impulso comercial de la Venezuela agroexportadora. Por tal razón, para el estudio de los viajes comerciales, se consideran estos factores como afecciones y dilaciones que impactaron el comercio, generando variables negativas en el comportamiento del capital comercial y en las inversiones extranjeras, impulsadoras de una dinámica agrícola, pecuaria y minera necesaria para impulsar el futuro económico del país.

1.3. El capital comercial y las inversiones extranjeras: la dinámica agrícola, pecuaria y minera

Desde que el proyecto republicano independiente se gestó en 1830, el intercambio con el exterior se concibió como un factor primordial para la economía venezolana. Históricamente se pueden identificar dos ciclos económicos: 1. El ciclo agrario del cacao y el café; y, 2. El ciclo de los hidrocarburos o del petróleo; ambos con tendencia monoproductora y una sujeción al mercado internacional. A lo cual habría de añadirse un predominio de las relaciones comerciales con un limitado grupo de países que fortalecieron los ingresos por exportación y el fomento de las importaciones de bienes de consumo. En este sentido, cabe resaltar que el comercio de exportación entre 1830 y 1920 siguió un ritmo particular alentado por el factor *agro*.

www.bdigital.ula.ve

Así, desde el momento en que Venezuela se tornó libre de lo que John Lombardi denomina "la abrumadora influencia de Bolívar" y "las complicaciones de la confederación colombiana",[179] se hizo necesaria la presencia de un conjunto de disposiciones comerciales que influyeron en el intercambio de productos manufacturados (Figura 10). En 1837 se emitieron autorizaciones para la entrada de buques mercantes provenientes de España, un año después se equilibraron los derechos de puerto e importación para otros buques que se integraban al circuito comercial de este periodo. Inclusive, para 1842, se declaró libre la introducción de productos provenientes de la

[179] John Lombardi. *Venezuela, la búsqueda del orden. El sueño del progreso*… p.169.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Nueva Granada.[180] En consecuencia, la nueva república, a través de la ley de 1830, instituyó para su beneficio tarifas para mercancías importadas en barcos extranjeros que estuvieran en sintonía con su nueva realidad. Si bien se excluían algunos rubros como libros impresos, imprentas, mapas, instrumentos científicos, máquinas, monedas y plantas y semillas, el comercio exterior estuvo sometido a constantes regulaciones.[181]

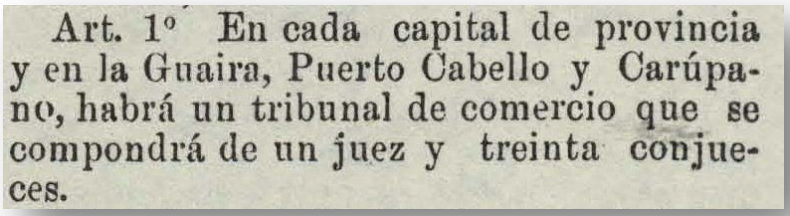

Art. 1º En cada capital de provincia y en la Guaira, Puerto Cabello y Carúpano, habrá un tribunal de comercio que se compondrá de un juez y treinta conjueces.

Figura 10. Artículo 1° de la Ley del 2 de Mayo de 1836 del procedimiento en las causas mercantiles y organización de los tribunales de comercio

Fuente: Academia de Ciencias Políticas y Sociales. *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela 1830-1840*. Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1982, Tomo I, p. 263.

La Venezuela que se intenta contextualizar hasta ahora no debe ser sobredimensionada, no se está evocando una potencia agrícola con capacidades adquisitivas substanciales, sino como un país con una agro-cartografía dispersa y modesta. Si bien es cierto que Simón Bolívar cifró en algún momento sus esperanzas económicas en rubros como el tabaco, y envió a los mercados europeos este producto con el fin de colocarlo a los mejores precios posibles, la realidad era que la producción de tabaco no se encontraba en un nivel tan alto; además, era preciso exportar miles de quintales y competir directamente con el mercado cubano, si se quería con ello concentrar ingresos que revistieran la escala nacional. En relación con el algodón, la Guerra de Secesión norteamericana (1861-1865) hizo reaparecer este producto, el cual se integró como uno de los artículos del comercio exterior venezolano más cotizados; al menos entre 1863 y1875. Por ende, se puede inferir un repunte en esos años, pero no una curva de venta ascendente y constante. Por tal motivo, no es extraño que para la época, vapores como el *Mexican*, a

[180] Cabe acotar que habitualmente algunos productos alimenticios se liberaban de derechos de importación debido a los problemas de escasez, así como del pago de las respectivas tarifas aduaneras que estaban estipuladas para las compañías extranjeras que hacían vida en el país. Para este punto consúltese: "Comercio exterior". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, tomo I, p. 753.

[181] *Ídem*.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

cargo del Capitán Peters, salieran para Liverpool con algodón venezolano por un valor de $ 37.957,20.

Lo expuesto hasta ahora permite una primera aseveración: la característica substancial del país durante este periodo era la *ruralidad*. La poca densidad demográfica se correspondía con un territorio donde la principal actividad económica era la agricultura; en contraposición con el comercio, la joven industria y los negocios mercantiles de las ciudades. Esta visión campestre de la república se confirmaba además con la presencia del factor ganadero, el cual constituía parte importante de la riqueza interna del país. Claro está, ésta no representaba la actividad más ventajosa para una economía basada en gran medida en el comercio exterior y cuyos principales ingresos los obtenía gracias a la renta que recibía de las aduanas, pero era una parte constitutiva de la realidad de los estados fundamentalmente llaneros.

Aunado a ello, hay que entender que las relaciones entre el proyecto federal y el mercado internacional no eran del todo abiertas, el vínculo de Venezuela con la economía mundo se limitaba a un conjunto de naciones y rubros muy específicos. A pocos años de haber culminado la guerra en Venezuela, Gran Bretaña, Dinamarca, Alemania, EE.UU, España, Francia y Holanda, componían los centros de recepción de productos venezolanos más importantes. Y en el caso de América Latina, los primeros lugares los ocupaban México y Colombia.

www.bdigital.ula.ve

En los años sesenta (S. XIX), productos como el añil, los cueros, el cacao y el café, despuntaban entre los principales rubros de exportación venezolanos. De los embarcaderos de Puerto Cabello, La Guaira y Maracaibo, salían con destino a las ciudades europeas de Havre (Francia), Amberes (Bélgica), Hamburgo (Alemania), Barcelona (España), Liverpool (Inglaterra), Burdeos (Francia) y Trieste (Italia), la mercancía que se podía cotizar en los circuitos mundiales. En medio de esta composición de elementos geopolíticos, destacaba también la dinámica capitalista, cada vez más competitiva para Venezuela: para la época, Brasil y Colombia se consolidaron como grandes productores y competidores en el circuito del café y Cuba fortaleció su producción de tabaco y azúcar; al tiempo que países del cono sur como Argentina y Uruguay sobrepasaron con creses el

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

mercado ganadero que Venezuela tenía por perfil de fortuna en sus llanos. Tal era el panorama interno de Venezuela durante el último tercio del siglo XIX

Ahora bien, esta *mirada* a la Venezuela agraria es posible ampliarla siguiendo — además de los documentos — las aproximaciones realizadas por los (as) viajeros (as) del siglo XIX, en cuyos escritos no sólo resalta la idea del viaje y su vínculo con la dinámica comercial de entonces, sino que permite advertir sobre ciertos elementos (riquezas naturales, geografía, estadísticas, paisajes, historia y costumbres, entre otros) que van a la par de los aspectos relacionados con el capital comercial y las inversiones extranjeras durante el periodo en estudio.[182] Pongamos por caso la obra de Edward Eastwick, Ex secretario de la Legación Británica en la Corte de Persia y Comisionado del Empréstito Venezolano de 1864, quien, gracias a sus impresiones de viaje, dejó una obra escrita y cartográfica sobre la "vida" de la república, publicada en Londres en 1868, la cual intenta dar cuenta de la realidad del país para la fecha.[183]

Así, entrelazando información testimonial con entretenidas descripciones, el autor realiza un inventario de la riqueza minera, agrícola y forestal venezolana, posiblemente con el objetivo de que el gobierno británico dispusiera de noticias acerca de las posibilidades de nuestro país. Está claro que la mirada de este agente sólo representa un punto de vista de los muchos que pudieran citarse. No obstante, el viajante llama la atención sobre los rasgos de un pueblo que se reinventaba así mismo frente a los rostros de una modernidad experimental, los cuales no se pueden perder de vista en este estudio, si se quiere comprender los aspectos culturales de la Venezuela de entonces. Como lo expuso convenientemente Arturo Uslar Pietri:

www.bdigital.ula.ve

[182] Para una relación más completa de estos viajeros consúltese: Álvaro García Castro. "Crónicas, Descripciones, Informes y relaciones de Viajes". En: *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, Tomo III, 1998, Apéndice N°3, pp. 1128-1153.

[183] Consúltese el volumen III de Edward Eastwick. *Venezuela o apuntes sobre la vida en una república sudamericana…* En esta obra Ángel Raúl Villasana (Traductor) señala textualmente: Eastwick llegaba a nuestra patria como representante de la General Credit Company, entidad financiera londinense con la cual había contratado Guzmán Blanco el empréstito solicitado por la Federación al llegar al poder. En su memorándum de instrucciones, aparecía enfáticamente subrayada la de no ratificar el empréstito hasta tanto quedasen liquidadas en forma satisfactoria diversas reclamaciones diplomáticas, y aun simples particulares; y se insistía sobre todo en que el Comisionado debía asegurarse previamente de que se hallaban libres de gravamen los derechos de importación y exportación, que se hipotecaban para caso de un modo específico, y los cuales constituían la única garantía que podía ofrecer la ingenua y utópica república que surgía tan esperanzadamente de los escombros de la postguerra federal.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> A raíz de la Revolución Federal vino a Venezuela el agente inglés Eastwick a tratar sobre el empréstito. De su breve permanencia dejó un libro […] donde se pinta un país cuyo atraso y miseria sobrecogen. Ciudades sucias, gente miserable, mendigos, enfermos, caminos intransitables, mezquinas raterías y engaños, groseras supersticiones, aislamiento e ignorancia es lo que el viajero victoriano recoge. Le sorprende la incapacidad de los habitantes para organizarse y para sacar provecho de las riquezas y de las ventajas que para una vida grata el país tiene.[184]

Ahora bien, al margen de los juicios victorianos aludidos por Uslar en el trabajo de Mr. Edward Backhouse Eastwick, se puede encontrar una serie de datos y documentos que permiten una aproximación — a otra escala — acerca de la situación del país una vez puesto en marcha el proceso federalista. Por ejemplo: apoyado en los informes publicados por los Estados Unidos, el ilustre viajero dejó en evidencia las estadísticas comerciales publicadas por las potencias extranjeras a razón de las cuentas entregadas por los funcionarios de las Aduanas venezolanas (Apéndice 6). El emisario inglés rotula, cómo para los inicios de la Guerra Federal el comercio de ese país, con la nación suramericana había ascendido a 6.171.698 dólares; mientras las estadísticas venezolanas mostraban un total de 3.676.381 pesos. Dato que permite, a su vez, denunciar "los fraudes de que se hace objeto a las aduanas venezolanas"; [185] lo cual generaba pérdidas a la Hacienda pública.

www.bdigital.ula.ve

En relación con los derechos sobre la exportación, subraya una estimación mínima presentada por los señores Boulton & Cía. En base a las actividades de las aduanas de La Guaira y Puerto Cabello para el año 1864. Según estos datos, 300.000 quintales de café, a 12 reales cada uno, generaba un impuesto de 450.000 $, mientras que 40 fanegas de cacao, a 33 reales cada una, generaban 166.666 $; siguiéndole en la lista el algodón y los cueros. Además, indicó cómo los ingresos por las aduanas de Maracaibo y Ciudad Bolívar, entre otras, no podían calcularse en una suma menor que las del centro del país. Más adelante, el visitante observará:

> De acuerdo con el mapa publicado en Nueva York en 1865, el valor total del comercio con Venezuela era de veinticinco millones de pesos; los derechos

[184] Arturo Uslar Pietri. "Fetichismo del Pasado". En: *Medio Milenio de Venezuela*. Caracas: Los Libros de El Nacional, 2008, p. 516.
[185] Edward Eastwick. *Venezuela o apuntes sobre la vida en una república sudamericana…* Vol. III, p. 205.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> cobrado en las aduanas alcanzaban a nueve millones; y el ingreso total de la república era de diez millones.[186]

En base con el informe oficial presentado al Congreso en febrero de 1867, consultado por el autor, la deuda interna de Venezuela era de 10.995.149 pesos, y la de externa 46.851.511. Esta especificación de la Deuda Externa del país la realizó en base a los datos recabados por los señores Baring & Co. y Brothers & Co. En relación a las actividades comerciales, sostenía que para el momento sólo se podían tener sospechas, ya que debido a la falta de estadísticas dignas de confianza, era imposible suministrar algo más que simples conjeturas acerca del valor total del comercio realizado por Venezuela; pero que de todos modos no podría calcularse en una suma menor a 23.000.000 de pesos.

Más adelante, fija el escenario internacional de Venezuela teniendo a España y a Inglaterra como las principales potencias vinculadas al país. Asimismo, destacaba la cercanía de Curazao como una isla holandesa cuya proximidad a la costa de Coro permitía tanto un "comercio floreciente" como a un contrabando "que no conoce término".[187] Por otra parte, situaba Brasil como un vecino con el cual el país podía resolver los problemas de manera amistosa; no así con Colombia. En relación a los Estados Unidos de Norteamérica, observaba "relaciones cordiales", hasta el punto que subraya cómo para la época de su visita se realizaba desde Nueva York un comercio constante y de considerable importancia. También reconocía que tanto Francia como Alemania tenían un comercio "de no escasa importancia con Venezuela"; razón por la cual en el suelo venezolano residían tanto franceses como un gran número de alemanes; entre otros extranjeros.

Los datos recogidos por el mencionado autor, permite un acercamiento al tema del capital comercial y las inversiones extranjeras en medio de una dinámica agrícola, pecuaria y minera particular. En primer lugar porque admite ver como entre los años 1862 y 1867 se llevaron a cabo conversaciones de alto nivel entre el gobierno inglés y el venezolano con el fin de manejar financiamientos, teniendo como garantías el comercio aduanero. Los señores Matherson & Co., por ejemplo, actuando en nombre del gobierno

186 *Ibídem*, p. 209.

187 Además, Curazao era vista como punto de encuentro entre conspiradores contra el gobierno de Caracas, quienes no cesaron de usarla como centro logístico para sus operaciones.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

venezolano, recibieron instrucciones de ofrecer al público bonos (Figura 11) que habrían de producir intereses y beneficios mutuos.[188] Por otro lado, en relación a los empréstitos se señaló:

> El capital y el interés estarán garantizados por la renta derivada de los derechos de exportación, establecidos por la Ley del 24 de febrero de 1863, sobre los productos del país embarcados por los puertos de La Guaira, Puerto Cabello y Ciudad Bolívar, que se calcula deberán producir de £ 130,000 a £ 140,000 anualmente, como sucede en la actualidad, y de cuyo total se destinarán especialmente £ 1000, 000 anuales para la cancelación de bonos […] Se ha obtenido el consentimiento del Conde Russell, Secretario de Relaciones Exteriores de Su Majestad, a fin de que los Cónsules británicos se encarguen de la recaudación de los citados derechos en los diversos puertos a que éstos correspondan.[189]

Para aquel entonces, los ingleses se quejaban de que en Venezuela había una ausencia de facilidades bancarias, a pesar de que el país contaba con las ventajas del clima y del suelo, sin mencionar que se encontraba "sólo a dieciséis días de navegación de Inglaterra". Para los británicos, las facilidades monetarias eran inadecuadas para el comercio del país, así como para "…una mayor producción y más extensa distribución de su café, cacao, algodón, cueros, etc".[190] Según el citado documento:

www.bdigital.ula.ve

> De consiguiente, el gobierno venezolano ha decidido establecer en Caracas, la capital, un Banco Nacional, a fin de desarrollar la gran riqueza interna del país, y promover su comercio exterior, creando así — en consecuencia — nuevas fuentes de ingreso. Las ventajas de una institución semejante serán obvias para todos aquellos que estén interesados en la prosperidad de Venezuela, ya sea desde un punto de vista político y financiero; y como los tipos de interés oscilan entre el 10 y 15% anualmente, bien puede esperarse que las ganancias resulten considerables.[191]

[188] En 1863, Juan C. Falcón, presidente de Venezuela, autorizó a Guzmán Blanco (Vicepresidente, Ministro de Hacienda y Relaciones Exteriores) para levantar un empréstito que no excediera de 2.000.000 de libras, con la garantía de los derechos de importación y exportación de la república. En octubre de aquel año, Guzmán celebró un contrato con la General Credit and Finance Company of London (Limited) por 1.500.000 Libras. El contrato fue aprobado y ratificado legalmente por la Asamblea Constituyente de Venezuela en el mes de enero de 1864. La "garantía especial hipotecada" a los tenedores de bonos fue el total de los Derechos de Exportación en los puertos de la República, que se aseguraba estaban libres de gravamen.

[189] Edward Eastwick. *Venezuela o apuntes sobre la vida en una república…* Vol. III, pp. 253-254.

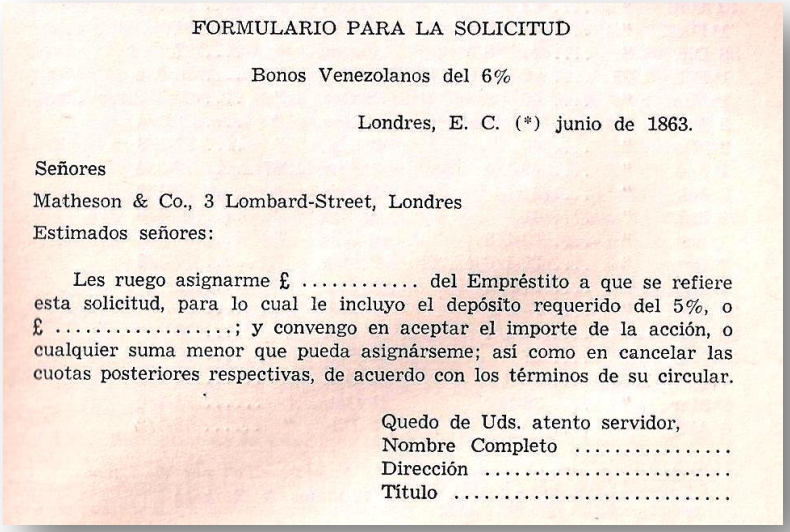
[190] *Ibídem*, p.254.

[191] *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Pero Edward Eastwick no fue el único viajero en hacer evaluaciones sobre el país. Entre 1864 y 1914, un grupo importante de visitantes del exterior dieron cuenta de los entresijos de la república.[192]



FORMULARIO PARA LA SOLICITUD

Bonos Venezolanos del 6%

Londres, E. C. (*) junio de 1863.

Señores

Matheson & Co., 3 Lombard-Street, Londres

Estimados señores:

Les ruego asignarme £ ..... del Empréstito a que se refiere esta solicitud, para lo cual le incluyo el depósito requerido del 5%, o £ .....; y convengo en aceptar el importe de la acción, o cualquier suma menor que pueda asignárseme; así como en cancelar las cuotas posteriores respectivas, de acuerdo con los términos de su circular.

Quedo de Uds. atento servidor,
Nombre Completo .....
Dirección .....
Título .....

Figura 11. Formulario para la solicitud de los Bonos Venezolanos
Fuente: Edward Eastwick. *Venezuela o apuntes sobre la vida en una república* ... Vol. III, p. 255.

www.bdigital.ula.ve

Sin embargo, los esfuerzos por sacar adelante el proyecto nacional eran absolutamente válidos y se debe elogiar el grado de optimismo de quienes lo llevaron a cabo. Gradualmente, una serie de reformas modificaron la realidad político-económica del país: se creó el Ministerio de Crédito Público y el Ministerio de Fomento. Se contrataron empréstitos exteriores — como el ya mencionado en relación a Estwick — y se impulsó un aumento sustancial de los derechos de importación; lo cual estimuló positivamente los ingresos. Claro está, los gastos militares siguieron absorbiendo la mayor parte de las rentas y no había posibilidad alguna de que cesara, pero aun así, hasta 1870, el país impulsó acciones en busca de su desarrollo.

[192] Léase las obras de Miguel Izard. *La Venezuela del café vista por los viajeros del siglo XIX*. Caracas: Fundación Boulton, 1969 y María Luisa de Blay. *Contribución a la Bibliografía de Viajes y Exploraciones de Venezuela*. Caracas: Escuela de Biblioteconomía y Archivos de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV, 1964.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Con Antonio Guzmán Blanco, comenzó un periodo de inversión y modernización mucho más importante, en primer lugar porque atendió el tema de comunicar al país mediante vías carreteras y líneas férreas. La idea de *civilizar* al país iba acompañada de múltiples esfuerzos por intentar elevar el nivel de formación de los ciudadanos, por lo que la instrucción pública tuvo un sitial significativo dentro del proyecto guzmancista. Llegó la telefonía y los telégrafos, los barcos de vapor surcaron los ríos y los lagos con mayor determinación y la discusión política se abrió paso por derroteros que incluyeron la opinión pública como un nuevo actor y aliado.[193] Sin embargo, ninguno de estos signos distintivos de "desarrollo" eclipsó el nuevo símbolo de la economía nacional: el café (figura 12). Este rubro se consolidó como una figura característica del país; su fortaleza como producto de exportación aportó gradualmente los ingresos que requería la nación en curso; a pesar de que de cuando en cuando se vio afectado por el "hipo" de las crisis internacionales.

> […] se observa que en el año 1872, Alemania ostenta el primer lugar de las exportaciones, en tanto que el segundo lugar corresponde a Estados Unidos y luego a Francia. Ello nos indica la transformación que se ha operado en el comercio exterior, con el acelerado ascenso de Alemania, tanto en las importaciones como en las exportaciones. En el transcurso de las últimas décadas del siglo XIX, la economía alemana fue escenario de un acelerado proceso de concentración de capitales y formación de grandes monopolios, lo que contribuyó a la vertiginosa expansión de la producción industrial. Factores fundamentales fueron la unificación alemana y el triunfo en la guerra franco-prusiana, lo que implicó la incorporación a Alemania de las ricas provincias de Alsacia y Lorena. En este contexto, el Imperio Alemán exhibía un extraordinario crecimiento del sector industrial, comercial y financiero.[194]

www.bdigital.ula.ve

De manera breve, intentamos hacer una aproximación sobre cómo el país que se desenvuelve entre 1864 y 1914, al "seguir los rieles" del progreso, tuvo que hacer frente no sólo a la ausencia de capital comercial y a la búsqueda de inversiones que no comprometieran tanto las finanzas públicas como las extranjeras, sino a conocer con mayor ahínco la dinámica agrícola, pecuaria y minera que, sin duda, servían de soporte espiritual y material a la población.

[193] Para una visión general del papel del Guzmán Blanco en el desarrollo del país se recomiendan las obras de: Nikita Harwich Vallenilla. *Guzmán Blanco y la modernización*: Caracas: Historiadores, S.C., 1990 y María Elena González Deluca. *Antonio Guzmán Blanco*.Caracas: El Nacional, 2007.

[194] Catalina Banko. "La dinámica del comercio exterior venezolano (Siglo XIX)"…

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

	1830-31	1840-41	1870-71	1880-81	1890-91
Café	3.374.850	12.274.810	19.507.810	30.268.167	71.167.850
Cacao	2.508.561	6.634.312	2.302.599	4.652.257	9.329.396

Figura 12. Relación Café/Cacao entre 1830 y 1891

Entre los aspectos más visibles estaba el hecho de que Venezuela padecía altos niveles de analfabetismo, así como de insalubridad y condiciones materiales de vida, lo cual repercutía inevitablemente en la manera de hacer efectivas las políticas de Estado. Asimismo, la falta de unidad geoestratégica se asentaba como un obstáculo para quienes querían adoptar los cambios más urgentes y realizar actividades a tono con los ideales de desarrollo interno. De ahí que la inmigración fuera considerada parte constitutiva y necesaria para delinear, intelectual y biológicamente, la nueva república a través de un recurso humano foráneo. Del mismo modo, la urgencia de una estructura administrativa federal eficiente, se veía como un factor de primer orden durante los primeros años de la Federación, al tiempo que urgía sostenimiento y concreción en el avancé y cierre del periodo en estudio.

www.bdigital.ula.ve

A partir de 1874,[195] el país se enfocaría efectivamente sobre estos aspectos, los cuales, además de incidir positivamente en la política y mejorar las condiciones económicas en un ejercicio de pacificación constante, aspiraba a generar las condiciones socio-culturales en cada una de las regiones constituyentes del precario escenario nacional venezolano. En el país, la obra pública se consolidó como un signo distintivo del nuevo tiempo histórico. Las líneas férreas, las carreteras y la reconstrucción de caminos, se sumaron a la atención de las líneas fluviales que servían de arterias comunicacionales. [196] Se fomentó la atención a una infraestructura que apoyará el fortalecimiento del comercio, la salubridad y el ornato de las ciudades; especialmente en la capital. Evidentemente, a

[195] Año de la constitución de 1874.

[196] Para este punto véase: Pedro Figueroa Guerrero. «Caminos de ruedas» y rutas fluviales (Provincia de Barquisimeto 1845-1850). *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, N° 325, Caracas, 1999, pp. 27-49.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

partir de este periodo el país va a sufrir cambios importantes que ameritan estudios independientes más profundos.

Resulta oportuno comentar que en el marco de una centralidad territorial representada por Caracas, la construcción de carreteras, caminos y otras vías de transporte, sólo podía entenderse a partir del incremento del poblamiento en buena parte del interior del país. El aumento significativo del componente social obligó el mejoramiento del sistema de transporte para enlazar la capital de la República con las principales microrregiones cafetaleras y agrícolas, así como con los epicentros productivos, comerciales y portuarios. Sin embargo, los incentivos por mejorar los canales terrestres alcanzaron también a la "Venezuela profunda", destacando las carreteras "de Maturín a Caño Colorado, un tramo que enrumbaba de Barcelona hacia a las riberas del Orinoco en Soledad, la de Puerto de Tablas a Upata y Nueva Providencia en el Yuruari. Todas estas carreteras tienen numerosos ramales, veredas y picas que se extienden a la mayor parte del territorio poblado".[197]

www.bdigital.ula.ve

En relación a los viajes comerciales —objetivo central de esta investigación— estos sólo pueden ser entendidos y valorados en su dimensión histórico-cultural si comprendemos primero el contexto expuesto. Es precisamente en medio de este panorama en que se desenvuelve el tránsito comercial que da forma a una cultura agroexportadora con incidencia directa en cada uno de los espacios de la vida cotidiana del venezolano. No hay que olvidar que las formas que adopta, por ejemplo, la organización del espacio a comienzos del siglo veinte fue el resultado de lo ocurrido entre 1864 y 1899, momento en que la dinámica económica de agro-exportación estaba en su tiempo más álgido. Estos viajes representaban las formas de desplazamiento que hacían posible una fuente generadora de excedentes y de capital de inversión, la cual vinculaba a la población nativa y la extranjera concentrada en franjas geográficas muy específicas y en espacios focales. Claro está, estos beneficios eran apropiados por un sector minoritario de la población, pero, al ser ellos los encargados de controlar y manejar los recursos, así como organizar las

[197] Pedro Cunill Grau. *Geografía del poblamiento venezolano del siglo XIX*. Caracas: ediciones de la Presidencia de la República, 1987, Tomo II, p. 1013.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

actividades productivas y participar de manera determinante en el proceso de comercialización, su impacto se ubicaba en un grado superlativo.

> Sin embargo, en los años ochenta, las exportaciones dirigidas a Alemania van declinando, mientras que se fortalece el intercambio con los Estados Unidos. Asimismo, se evidencian los efectos de la crisis económica mundial de finales del siglo XIX con la abrupta caída de las exportaciones hacia el mercado norteamericano.[198]

Como parte de esa dinámica socioeconómica, el cierre del siglo XIX cronológico (1890-1899) trajo consigo el abatimiento de precios de los productos básicos de exportación, lo cual incidió en los volúmenes de ventas y la competencia internacional entre los distintos actores económicos. En consecuencia, se contrajeron los ingresos del Estado, lo cual afectó el mercado interno, aunado a una confiscación de mercancías por parte de los grupos beligerantes que erosionó la posibilidad de aceleramiento del desarrollo local. No obstante, en los albores del siglo XX el país se encontraba más sólido que en 1863. La red comercial, las Cámaras de Comercio y la influencia del capital internacional impulsaron el tan anhelado "progreso", a pesar de las dificultades y las contradicciones propias del país. Como escribe la doctora Banko:

www.bdigital.ula.ve

> La explicación del descenso de las exportaciones venezolanas hacia Alemania en los ochenta, radica en la pérdida de competitividad del grano venezolano frente a otros países productores. A partir de esos años, Alemania prefiere adquirir el café en Brasil, Guatemala, e incluso en Haití y El Salvador, lo que significa la declinación del tráfico de ese producto con Venezuela.[199]

Más adelante, la dinámica comercial y los intereses de las potencias europeas (Inglaterra y Alemania) llevaron a que la república se enfrentara a un bloqueo naval (1902) que dejará, como señala Carlos Alarico Gómez, una "amarga experiencia".[200] Este hecho lesionó sensiblemente el comercio exterior. Si bien es cierto que la economía venezolana se recuperó en breve, el acontecimiento dejó entrever la vulnerabilidad del país frente a los

198 Catalina Banko. "La dinámica del comercio exterior venezolano (Siglo XIX)"...
199 *Ídem*
200 Consúltese: Carlos Alarico Gómez. *La Amarga experiencia (El Bloqueo de 1902)*. Caracas: Ministerio de Educación, 1983.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

intereses capitalistas del mundo y su clara dependencia comercial. A partir de 1905 y fundamentalmente con el advenimiento de la jefatura del General J.V. Gómez (1908), el país fue adoptando medidas cada vez más precisas en función de aprovechar su potencial y alimentar con peculios las arcas públicas. Venezuela por ser una nación fundamentalmente agrícola fue dirigida como una "hacienda"; los venezolanos que se acercaron al Benemérito se empeñaron en desarrollar la agricultura venezolana a pesar de no contar con recursos técnicos ni naturales en cuantía, pero la dictadura mantuvo un férreo control y una política agreste. Sin embargo, con la aparición del petróleo a nivel comercial a partir de 1914, y fundamentalmente a partir de 1922-1929,[201] otro escenario se abrió para el país, lo que generó una transformación política, económica, social y cultural gradual, que transfiguró el futuro de los venezolanos; quienes, tras cincuenta años de debates y contiendas, comenzaron a experimentar el cambio de la era petrolera y su papel en la escala del comercio global.

Hasta 1864, habían transcurrido treinta y cuatro años desde que Venezuela había tomado su camino de independencia política al margen de las perspectivas geopolíticas del Libertador. Durante este tiempo, las élites provinciales republicanas asumieron gradualmente proyectos de orden político cuyo impacto económico y sociocultural fue determinante para el curso del nuevo país. Los estratos sociales menos favorecidos comenzaron a experimentar la otra cara de los alcances de la lucha independentista: muerte, minusvalía, pobreza, analfabetismo y enfermedad. La hegemonía del país en ciernes no residía en ellos, sino en los grupos más ambiciosos, hecho que fue gestando un resentimiento que traería consigo la revolución social.

www.bdigital.ula.ve

1.4. Impacto socio-cultural de la economía agroexportadora

Frente a la precaria realidad que experimentaba la sociedad venezolana a partir de 1830, la presencia de oligarquías latifundistas provinciales hacedoras del poder se constituyeron en lo que Mario Sanoja llama "una clase dominante militarista"[202]

[201] Destaca la explotación del pozo petrolero "Los Barrosos 2" en el Estado Zulia en 1922, momento en que Venezuela enlaza su destino económico con la moderna economía mundial.

[202] Mario Sanoja Obediente. *Historia sociocultural de la economía venezolana…* p. 321.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

persuadidas de ser los llamados a dirigir los destinos de los venezolanos. La posesión de latifundios permitió a los sectores privilegiados distanciarse de la mayoría de la población, propiciando el control asimétrico del país. Militares de gran prestancia en la lucha emancipadora se convirtieron así en terratenientes, una vez consumada la independencia, por ende, los propietarios de esclavos no provenían del contexto colonial, por el contrario, se trataba de hombres republicanos.

A partir de lo anterior, puede decirse que la noción de esclavo y tierra seguían siendo parte de la realidad de las provincias. Al margen estaban —como en el pasado— los mestizos, los indios y los negros, lo cual, representó parte de los antecedentes directos del proceso beligerante conocido como Guerra Federal (1859-1864)[203] y, por consiguiente, de la realidad socioeconómica que se gesta entre 1830 y 1864. Como escribe el mencionado autor: "En el año 1859, la situación de la masa campesina venezolana e incluso de la incipiente clase media de bodegueros y pequeños comerciantes, estaba desesperada."[204]

De tal forma, la tierra generaba la riqueza que ambicionaban las minorías enriquecidas, y esta era posible debido a que había una demanda constante de productos tanto dentro como fuera de las endebles fronteras nacionales. Esto hizo que el comercio exterior sirviera de ente catalizador para la acumulación de tierras y la puesta en marcha de unidades de producción que al cierre del Guerra Larga sirvieron de punto de apoyo para una nueva economía agroexportadora e importadora de bienes materiales; elementos que encontraban su apoyo en el carácter liberal de una economía impulsada por quienes disponían del país en términos políticos, jurídico y administrativos.[205] Para Sanoja:

> Entre 1830 y 1870, se favoreció el negocio de la banca, de manera que la usura creció de forma desproporcionada y socialmente injusta. En este último cuarto de siglo se crearon casas de comercio extranjeras y bancos para financiar las cosechas de comercio extranjeras y bancos para financiar las cosechas, pero siempre obteniendo jugosas ganancias con el trabajo de los agricultores, campesinos (as) enfeudados y

[203] Véase: Lisandro Alvarado. *Historia de la Revolución Federal en Venezuela.* Barquisimeto: Universidad Centroccidental Lisandro Alvarado, 2009.

[204] Mario Sanoja Obediente. *Historia sociocultural de la economía venezolana…* p. 322.

[205] En relación a los datos económicos anteriores a nuestro periodo, específicamente entre 1828-2848, consúltese el trabajo de Yoston Ferrigni. *Venezuela: serie de historia económica 1828-1848*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1986.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> esclavos (as), comprando sus cosechas por debajo de los precios de mercado. [206]

Como se ha de comprender, el hecho de que la exportación de productos agrícolas sirviera de motor para dinamizar económicamente el país, hizo que la vida cotidiana de los venezolanos se desarrollara en base a un conjunto de rubros que, en el marco del mapa agronómico del país, generaba una diversidad de núcleos de producción, los cuales irradiaron dando forma a circuitos económicos particulares tanto en el centro como en el occidente y el oriente del país. Estamos aludiendo a lo que Josefina Ríos y Gastón Carvallo llaman la "organización del espacio en la Venezuela agroexportadora.[207]

Queda claro, que alrededor de cada rubro, fue germinando una manera de actuar y ser en comunidad. Las expresiones socioculturales de los pueblos respondían al largo y complejo desenvolvimiento de la economía agraria local, interconectada en primera instancia con las regiones circunvecinas y luego con la economía de puertos y desde ahí al mercado internacional. La imbricación espiritual, psicológica, intelectual, biológica y sociocultural de los individuos que hacían vida en la Venezuela decimonónica, estaba permeada por sus vínculos con la tierra y su conexión con los sistemas fluviales y marítimos.

www.bdigital.ula.ve

De tal manera, vivir en el marco de una economía agroexportadora significaba la especialización de la producción para el comercio de determinados rubros que incorporaban distintas zonas del país y aislaba a otras. Estas zonas, comenzaron a tener interés nacional pero también internacional, trayendo consigo el intercambio directo con personalidades y productos foráneos que se entretejieron con las formas de vida local. En tal sentido, la organización de la producción agraria, generó formas específicas de incorporación de mano de obra, así como de formas de producción y de distribución de la población en el territorio, signando su futuro a los niveles de flujo de mercancías y los vaivenes de la dinámica comercial global.

[206] Mario Sanoja Obediente. *Historia sociocultural de la economía venezolana…* pp. 323-324.
[207] Josefina Ríos y Gastón Carvallo. *Análisis histórico de la organización del espacio…* p. 37.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De esta forma, los aspectos culturales siguieron desarrollándose de forma híbrida en cada región del país; no había, ni hubo, una única cultura Venezolana, por el contrario se desarrollaron distintas manifestaciones que sufrían encuentros y desencuentros en le medida en que avanzaba el proceso de consolidación nacional, más adelante los estudios de "lo venezolano" darán cuenta de la necesidad que avizoraron algunos intelectuales de radiografiar la anatomía del país para encontrar las múltiples raíces culturales que entraban la historia de Venezuela. Si bien el centro reclamó para sí su impronta cultural y la expandió hacia el resto del territorio en el marco de un discurso progresista y civilizatorio, tanto en el Occidente como en Oriente y el Sur del país las maneras de ser, cotidianidad, cosmovisión, identidad, religiosidad, lenguaje, concepción del poder y de la riqueza, entre otros, se desarrollaron a partir de sus particularidades regionales (capitalidad, regiones central, llanera, marabina, insular, orinoquense, andina y amazónica)

De esta forma, la propiedad de la tierra y su usufructo establecieron en gran medida formas de vida que dieron cuenta de una realidad socio-cultural dispar, pero que en armonía con el proyecto nacional coincidía en intereses comunes. Así, la economía agroexportadora sirvió de marco para dinamizar encuentros entre distintos actores sociales (nativos y foráneos) que se van imbricando en la medida en que el comercio impulsa modelos de convivencia marcados por la tecnología, la idea de progreso, la instrucción y la autoridad central. Como queda evidenciado en el *Anuario del Comercio, de la industria, etc. de Venezuela*, dirigido por Hermanos Rojas Sucesores, para 1885:

> …en el Anuario correspondiente al año en curso se habrán visto recopilados preciosísimos datos referentes, no solo a la agricultura, a la cría, a las relaciones y cambios de Venezuela con los grandes centros del comercio universal, y á la estadística é industrias nacionales, si que también a la historia antigua y moderna de las diferentes ciudades de la República, a su situación geográfica y topográfica, á su altura sobre el nivel del mar, á sus condiciones climatológicas y bellezas naturales, y a todo cuanto pueda ilustrar abundantemente la inteligencia investigadora del viajero, al par que son los que contribuyen más de cerca á su engrandecimiento, desde luego que desarrollan por más directa manera las fuentes de su riqueza, u mueven de continuo los capitales en circulación.[208]

En este sentido, la realidad de Carúpano, por ejemplo, era completamente distinta a la del Táchira y Ciudad Bolívar. La situación geográfica y topográfica del país incidía en

[208] Rojas Hermanos. *Anuario del Comercio, de la industria, etc. de Venezuela. Año XVI*. Caracas: Tipografía de El Cojo, 1886, pp. 3-4.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

la manera en que los viajeros comerciales hacían presencia y en la logística del aprovechamiento del producto; por ende, la riqueza de una región no necesariamente estaba en relación al desarrollo de otra, había más bien un proceso de complementariedad (no necesariamente integralidad) como en el caso de Los Andes con Maracaibo. Sin embargo, en todos estos escenarios había una dinámica cultural en donde se juntaba lo tradicional (local) con lo novedoso y lo foráneo de la modernidad (mundial), lo que se iba complejizando con el tiempo. Como lo dejó ver Carlos Viso Carpintero:

> En los tiempos de la Venezuela Agraria (siglo XIX y lo que resta de ella en XX), la vida social y económica de la Región Histórica Pariana estuvo controlada por una burguesía comercial agraria integrada por familias producto de las uniones, matrimoniales entre mujeres de su vieja oligarquía colonial-provincial con los recién llegados extranjeros, en lo fundamental corsos franceses, quienes cuidan a su vez de estrechar y conservar los vínculos de parentesco y amistad con los que en Europa y en las Antillas se encuentran, lo cual implicará, un factor más de dependencia de la región hacia áreas de mayor influencia francesas; así, por ejemplo, los comerciantes y prestamistas corsos que operaban desde la isla danesa de San Thomas ejercieron a través de los de Carúpano y Río Caribe un control de la riqueza agroexportadora de Paria por más de cuarenta años, es decir, aproximadamente hasta la década del sesenta del siglo XIX, puesto que luego se dio apertura a un nuevo circuito comercial directo con el Viejo Continente, cuyos pioneros habrán de ser los principales comerciantes, igualmente corsos, de Carúpano, que actuaban en este puerto desde la primera mitad del siglo.[209]

www.bdigital.ula.ve

De tal manera, las zonas donde se desarrollaba con mayor habilidad la agricultura y la cría, eran permeadas por la influencia del comercio. La explotación de un rubro establecía obligatoriamente relaciones e intercambios entre los participantes. De esta forma, Venezuela se engranaba por partes a los grandes centros del comercio, no como una política de impacto nacional, horizontal, sino más bien como una cuestión regional.

Al cierre de este primer capítulo, se evidencia cómo el contexto de la época permite situar con mayor claridad el objeto de estudio. Cómo las coordenadas espacio-temporales que imbrican la dinámica política del país, su base económica material y las circunstancias que modelaban la realidad social, permiten establecer la relación entre el comercio y los viajes que dinamizaron la relación entre las regiones, los puertos y el mundo, asintiendo la

[209] Carlos Viso. "La presencia francesa (1528-1918)". *Tierra Firme*, N°21, Año 6, Caracas, 1988, p. 33

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

posibilidad de evaluar los aspectos de orden cultural que "circularon" como parte de esa dinámica.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

CAPÍTULO II

www.bdigital.ula.ve

ELEMENTOS CONSTITITUTIVOS DE LOS VIAJES COMERCIALES EN VENEZUELA

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Lo que no consigo ver claro es el futuro de las relaciones políticas y culturales entre los seres humanos. Porque gran parte de las soluciones, gran parte de las estructuras que teníamos en el pasado, han sido destruidas por el extraordinario dinamismo de la economía en que vivimos.

Eric Hobsbawn
Historiador

Una vez expuesto de forma integral el contexto espacio-temporal y los factores político-económicos y socio-culturales que enarcaron en gran medida la Venezuela de 1864 -1914, es preciso establecer nexos puntuales con los viajes comerciales. En este sentido, el capítulo que se desarrolla a continuación tiene como propósito examinar los distintos elementos que constituyeron la estructura de los viajes comerciales en los Estados Unidos de Venezuela. Así, la taxonomía del viaje comercial, en tanto *corpus* de estudio, queda expuesta con el fin de abordar las unidades de producción, rubros comerciales, vías de comunicación, medios de transporte, puertos, mercados, pulperías, productos comerciales y culturales, tránsito del producto comercial-cultural y casas comerciales, entre otros, con el fin de conocer su organización como un todo y como se interrelacionaron sus partes. En suma, cómo se integran todos los elementos implicados.

www.bdigital.ula.ve

La *hacienda* como unidad de producción — incluyendo su dinámica administrativa y laboral hasta conocer los principales rubros que se generaban para el comercio regional, nacional e internacional — se asume como un componente vinculado con la dinámica de los viajes comerciales. De manera similar, las vías de comunicación (terrestres, fluviales y marítimas) y los principales medios de transporte, que van desde las recuas hasta el ferrocarril y del velero al vapor. Estos componentes se exponen como tópicos que se articulan con el viaje comercial al punto de definirlo y sustentarlo. En esta dinámica, los puertos tienen una importancia fundamental, ya que se constituyeron en epicentros del comercio internacional y espacios de entrada y salida de productos comerciales-culturales entre los territorios venezolanos y el mundo. Por ende, se abordan como áreas de contacto e intercambio económico y socio-cultural.

Otros aspectos importantes que se analizarán en este capítulo, son los mercados y las pulperías, ya que la mayoría de estos productos se distribuían para su compra/venta en

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

centros dedicados al canje comercial a distintas escalas, vinculándose de manera estrecha con las Casas Comerciales, las cuales jugaron un rol orientador en tanto promotoras del desarrollo a lo largo y ancho del país, cuya impronta a nivel regional y local fue notoria desde mediados del siglo XIX hasta bien entrado el siglo XX (Apéndice N°12).

2.1 Unidades de producción y principales rubros comerciales

En el mapa agronómico de la Venezuela del siglo XIX,[210] la *hacienda* juega un papel fundamental, ya que forjó un mayor grado de organización productiva dentro de los límites del territorio nacional. Como lo han señalado Gastón Carvallo y Josefina Ríos: "La hacienda constituye un patrón básico de organización y de ocupación del territorio en la sociedad venezolana hasta por lo menos la tercera década del presente siglo".[211] Por tal motivo, antes de abordar la tipología de los cultivos de exportación y su dinámica comercial dentro del mercado mundial, resulta importante reconocer dos aspectos centrales que le anteceden: 1. La propiedad de la tierra donde se desarrollaron dichos cultivos; y 2. El tipo de unidad de producción que se gestó sobre esa tierra apropiada. Así, propiedad y producción se convierten en elementos esenciales para el estudio de la vitalidad de los viajes comerciales que se desarrollaron en Venezuela entre 1864 y 1914.

www.bdigital.ula.ve

2.1.1 Hacienda, caco y café

La *hacienda* como unidad de producción ocupó un sitial propio en el contexto agroexportador de cara al conuco, el hato, el fundo y la finca, presentes en el encuadre agroproductivo hispanoamericano. Actualmente, la presencia de los espacios hacendísticos representa una parte importante de los testimonios patrimoniales del país, ya que significa la relación entre los sistemas productivos creados bajo la concepción civilizatoria hispánica y el entorno propiamente americano. En su momento fueron espacios de

[210] La categoría *mapa agronómico* se asume aquí siguiendo la orientación del historiador venezolano Eduardo Arcila Farías. Véase su obra *Evolución de la Economía en Venezuela*… pp. 28-31.
[211] Gastón Carvallo y Josefina Ríos de Hernández. *Temas de la Venezuela Agroexportadora*… p. 11.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

contingencias infinitas y entornos complejos.[212] Como lo ha expuesto Lorenzo González Casas:

> La hacienda es el elemento patrimonial que enfatiza más radicalmente su relación con, y dependencia del, entorno. Ello se verifica en términos de su respuesta morfológica y simbólica al ambiente en que está inmersa, el cual está representado principalmente por un Medio físico, un sistema productivo y un paisaje humano. [213]

De esta manera, ersulta obligatorio conceptualizar la *hacienda* en cuanto a unidad de producción, antes de entrar en los pormenores de la organización agraria, la producción, los rubros y la comercialización de los mismos. En concordancia, se adopta aquí la definición expuesta por Carvallo y Ríos al indicar que la *hacienda* es:

> …el patrón predominante de organización agraria en Venezuela cuyo funcionamiento alude tanto a una unidad productiva generadora de patrones de organización social y de relacionamiento político, como a un patrón de ocupación del territorio.[214]

La *hacienda* posee distintas dimensiones históricas susceptibles de ser analizadas, entre ellas la dimensión cultural. En primer lugar porque constituyó un eje articulador de los territorios coloniales, el cual se fue consolidando en el tiempo a nivel local-regional producto de los contactos con los extranjeros. En segundo lugar, porque se instituyó como una unidad de desarrollo económico que moduló una tipología de poder interno frente al contexto general. En tercer lugar, debido a que sirvió de escenario social donde se gestaron relaciones humanas ajustadas a un marco agroproductivo concreto;[215] y, por último, porque sirvió de asiento para el desarrollo de una dinámica cultural que incluyó una arquitectura inherente a su nivel de productividad y, dentro de ella, modos de vida y representaciones socio-simbólicas particulares. En suma, representó un "microcosmos, en los cuales se daban cita edificaciones, sociedad y paisaje".[216]

www.bdigital.ula.ve

[212] Consúltese: Edda Samudio. *Las haciendas jesuíticas de las misiones de los llanos del Casanare, Meta y Orinoco.* San Cristóbal (Venezuela): Universidad Católica del Táchira, 1993.
[213] Lorenzo González Casas. "Las haciendas en Venezuela. Territorio y memoria histórica". *Ciudades*, Nº 4, Valladolid, 1998, p. 205.
[214] Es importante aclarar que los autores examinan esta temática desde la categoría *plantación-conuco*, como punto de partida para apreciar el funcionamiento de la hacienda desde una perspectiva más integral.
[215] Consúltese: Miguel Izard. *Series Estadísticas para la Historia de Venezuela*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1970.
[216] Lorenzo González Casas. "Las haciendas en Venezuela…, p. 203.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Este tipo de contexto representa un tema de investigación en sí mismo, sobre todo si se analiza más allá de la perspectiva política.[217] No obstante, en cuanto a base de organización socioeconómica para la producción agrícola vegetal en el contexto de la agroproducción en el siglo XIX, en la *hacienda* predominaron cultivos como el cacao y el café, que eran los productos que circulaban dentro del mercado de exportación/importación. En términos culturales, la *hacienda* engranó formas de convivencia y manifestaciones productivas, dejando su impresión en el país, diferenciándose de la dinámica económico-social y morfológica de la finca familiar andina y del hato ganadero llanero; las cuales constituyeron otras variantes de ocupación del espacio en el tiempo, dando cuenta de la evolución de las estructuras organizativas y sus particularidades regionales.

El auge de la hacienda cacaotera en Venezuela, por ejemplo, estuvo ligada al incremento de la demanda de este rubro, fundamentalmente a los mercados de la Nueva España y Europa.[218] El aumento del cultivo del cacao marcó una época comercial cardinal en los territorios hoy venezolanos, razón por la cual en 1730 operó en Venezuela la Real Compañía Guipuzcoana, encargada de monopolizar su comercio, motivando la navegación con el fin de alcanzar mayores niveles de exportación del producto y una significativa regularidad hasta 1781.[219] De hecho, en los años sucesivos, esta Compañía fijó a los cosecheros y comerciantes criollos un límite de fanegas de cacao para Nueva España, acción que afectó de hecho y derecho la posibilidad de obtener mejores precios del producto. Ahora bien, aunque para finales del siglo XVIII el cacao representó más del 60% de las exportaciones realizadas por el puerto de La Guaira, otros rubros como el añil comenzaron a jugar un papel significativo en la dinámica agroexportadora (Apéndice 8), hecho que se vio consolidado en el siglo XIX cuando la exportación del café inició su

www.bdigital.ula.ve

[217] Tómese como ejemplo el estudio de Edda Samudio titulado *Las haciendas del Colegio San Francisco Javier de la Compañía de Jesús en Mérida. 1628-1767*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1985. Igualmente, el trabajo de Julio Cesar Tallaferro, *La Hacienda de Los Estanques. 1721-1877* (Trabajo de Ascenso). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1979.

[218] Para un estudio de la relación del rubro con el desarrollo de la sociedad venezolana, se recomienda la lectura de: Elizabeth Ladera de Díez. "La «Sociedad del Cacao» en Venezuela: Enfoques y fuentes para su estudio". *Montalbán*, N° 44, Caracas, 2010, pp. 9-72.

[219] Para este tema consúltese: Gerardo Vivas Pineda. *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana.* Caracas: Fundación Polar, 1998.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

incrmento, desplazando de manera definitiva el otrora cotizado grano marrón. Como ha indicado Yoston Ferrigni Varela:

> Los registros de exportación revelan que por las fechas de 1770 y 1810 el cacao ya no viajaba solo en las bodegas de las embarcaciones que zarpaban de los puertos venezolanos. El añil, el tabaco y el café, entre otros productos, eran los compañeros de travesía que poco a poco comenzaban a cambiar los esquemas de una economía hasta entonces dominada por el comercio cacaotero. Una supremacía que languidecerá en los años siguientes hasta su desplazamiento por un nuevo actor: el café.[220]

Cien años después de la instalación de la Guipuzcoana, el cacao dejó patente cuatro escenarios: 1. Ajustó la hacienda como unidad de producción rentable; 2. Impulsó una dinámica de comercialización con el exterior que amplió la concepción de la riqueza basada en los productos de la tierra (distinta a la minería); 3. Asentó los beneficios económicos del rubro en el marco de una élite propietaria que participó activamente en los cambios definitorios del país a comienzos del siglo XIX; y 4. Hizo del consumo del cacao como manifestación cultural una razón integrativa y de interés por el territorio venezolano.

www.bdigital.ula.ve

Además, la experiencia de la exportación del cacao en tiempos coloniales, motivó la búsqueda comercial de otros productos agrícolas en el siglo XIX, recibiendo el apoyo de la intelectualidad de la época preocupada por el despuntar de una nueva economía,[221] aunque con muy poco éxito, ya que, salvo el café, productos como el tabaco, el algodón, el añil, la zarzaparrilla y las plumas, entre otros, e inclusive la ganadería caballar y mular, no alcanzaron el mismo nivel de exportación que llegó a tener el cacao en la centuria anterior. Como lo resalta Alejandro Cardozo:

> [Francisco de] Saavedra nota el rápido crecimiento comercial del rubro del tabaco y cada vez le presta mayor atención a esta explotación. Ya en su momento, [Obispo Mariano] Martí, señaló el grave daño que habían hecho las limitaciones impuestas a la siembra y explotación de esta planta, y como se había empobrecido vertiginosamente la población de la provincia por culpa del estanco. El estanco reducía el cultivo del tacaco a 12 o 14 leguas de circunferencia, y fuera de ese espacio se prohibía plantarlo y cosecharlo. Entre las clases de tabaco que se producían apunta el Barinas o cura-seca y el cura-negra. Del añil explica que es "muy bueno y ya casi émulo del de

[220] Yoston Ferrigni Varela. "El fin de un reinado". *El Desafío de la Historia*, Año 2, N°14, p. 78.
[221] Consúltese: Banco Central de Venezuela. *Sociedad de Amigos del País. Memorias y estudios, 1829-1839.* Caracas: BCV, 1958.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Guatemala". Sobre el algodón pesa el problema del mercado exterior, pues no tiene salida a pesar de que se cultivaba desde mucho tiempo atrás. El café, al contrario, empieza a tener apogeo – y casi a modo de predicción del sevillano – será en un siglo el buque insignia de la economía venezolana. El rebaño vacuno, escribe en sus Decenios, es de los principales recursos de la provincia. El rebaño mular lo registra como abundante también, sin embargo su destino preferido es el contrabando hacia las colonias extranjeras.[222]

De tal forma, la diversificación de la producción produjo un cambio en la economía monoexportadora (cacaotera) de base colonial, dando paso a una economía distinta. El café fue el fruto que asumió posteriormente ese protagonismo. Por ende, las haciendas de cacao, antes estelares, vieron germinar y florecer en su superficie otro arbusto y otra forma de concebir el uso del suelo. Por consiguiente, una mirada comparativa entre los niveles de exportación entre el cacao y el café para la época, permite apreciar con más detalle cómo uno desplazó al otro en escala y transfiguró los escenarios productivos del territorio hoy venezolano entre 1786 y 1829 (Cuadro 5), lo cual tendrá una notable repercusión en el paisaje agrícola en algunas regiones venezolanas desde 1830 hasta 1936.

www.bdigital.ula.ve

Cacao y cafe exportados por La Guaira

Años	CACAO	CAFÉ
	Libras	Libras
1786	8.650.400,00	5.200,00
1793	10.017.370,00	397.700,00
1797	11.769.230,00	309.512,00
1800	7.164.905,00	172.410,00
1805	4.611.090,00	1.659.900,00
1809	7.788.209,00	6.116.691,00
1823-24	3.036.072,60	4.968.351,00
1824-25	2.825.144,30	4.809.815,00
1828-29	1.795.052,60	4.607.352,00

Figura 13. Cuadro comparativo entre la cantidad de libras de Cacao y Café exportados por el puerto de La Guaira durante el periodo 1786-1829

Fuente: Revista *El Desafío de la Historia*, Año 2, N° 14, p. 81.

[222] Alejandro Cardozo. "La provincia de Venezuela visiones en la escena del dieciocho tardío: poder, costumbre, conflicto y paisaje". *Cuadernos de Historia*, N° 51, Chile, 2019, p.169.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Sin duda, no se puede obviar el impacto que tuvo la Guerra de Independencia en el terreno productivo, ya que esta repercutió negativamente en las haciendas de cacao, tanto a nivel de infraestructura como en su funcionalidad organizativa, marcando su camino en las décadas posteriores. Como lo han analizado Carvallo y Ríos:

> …el enfrentamiento bélico que se inició al culminar la primera década del siglo XIX produjo la desorganización de la base productiva en función de la disminución de la población, de la destrucción de propiedades, del abandono de las labores agrícolas y del debilitamiento de las formas de sujeción de la fuerza de trabajo. Hacia la década de 1830 […] se inició una recuperación de los niveles de exportación, apoyada en el reordenamiento de la producción cacaotera, pero fundamentalmente en la expansión del cultivo del café, la cual se intensificó después de 1870, estimulada por el consumo generalizado en Europa y se mantuvo como principal producto de exportación hasta la segunda década del presente siglo.[223]

Como se puede observar, el café irrumpió gradualmente hasta alcanzar un lugar apreciable frente a las plantaciones cacaoteras y otros rubros de exportación, alcanzando un puesto categórico en la economía nacional. Por esta razón, Eduardo Arcila Farías referió que "la economía del siglo XIX venezolano se desarrolla bajo el signo del café, así como el XVIII correspondió al dominio del cacao y el siglo XX corresponderá al del petróleo".[224] De hecho, a partir de 1830, la dinámica económica se vio fortalecida debido a la tendencia alcista de los cultivos de este rubro, los cuales, según datos aportados por Ramón Veloz, alcanzaron el primer lugar en la lista de productos exportados para aquel año económico (Cuadro 6).

www.bdigital.ula.ve

Los principales productos exportados fueron los siguientes:

Café	60.181	sacos de 60 Kg.	por	valor	de	Bs.	3.374.850
Cacao	38.008	" " " "	"	"	"	"	2.508.561
Azúcar	183.637	kilogramos	"	"	"	"	71.858
Papelón	6.939	"	"	"	"	"	1.387
Algodón	20.951	"	"	"	"	"	14.575
Añil	164.960	"	"	"	"	"	1.577.886
Tabaco	313.894	"	"	"	"	"	553.111
Maderas	1.651.950	"	"	"	"	"	71.823
Cobre	31.593	"	"	"	"	"	4.020
Cueros de res . . .	45.000	unidades	"	"	"	"	360.248
Carne salada . . .	859	kilogramos	"	"	"	"	976
Ganado vacuno . .	1.525	reses	"	"	"	"	79.300

Figura 14. Lista de productos exportados. Año económico 1830-1831

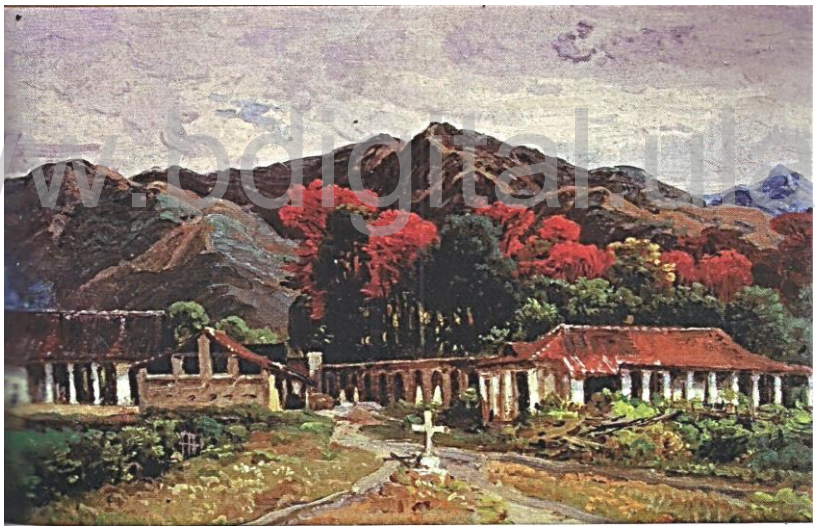
Fuente: Ramón Veloz. *Economía y Finanzas de Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984, p.26.

[223] Gastón Carvallo y Josefina Ríos de Hernández. *Temas de la Venezuela Agroexportadora*… p. 22.
[224] Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la economía en Venezuela*… p. 44.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Así, el café vino a transformar el paisaje agrícola del país al punto que el paisaje hacendístico conocido cambio (Figura 15). A diferencia del cacao, el cultivo del café permitió la explotación de las laderas a cierta altura, haciéndolas espacios altamente productivos. En un país caracterizado por selvas, llanuras, montañas, costas e ínsulas, la demanda y comercialización de este rubro revalorizó regiones como los Andes.

Pero la producción de café heredó los inconvenientes de otros rubros para encontrar un mercado estable que aportara beneficios. Entre los problemas más inmediatos, se contaron el "carrusel" de precios internacionales, la falta de numerario para la inversión y la ausencia de mano de obra en el trabajo de las haciendas, lo que puso en debate el papel del esclavo y del peón, de su aporte y su lugar en la cadena productiva en medio de un contexto nacional poco favorable.



www.bdigital.ula.ve

Figura 15. Plantación de café en la Hacienda El Palmar. Valle de Aragua, 1844.
Autor: Ferdinand Bellermann. Museos Estatales de Berlín.
Fuente: Revista *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 47, p. 53.

Un episodio importante que puso en evidencia la dimensión de la situación del país, lo constituyó la aplicación de dos leyes: la "Ley del 10 de abril" de 1834 y la "Ley de Beneficio de Espera" de 1849. En el primer caso, la ley del 10 de abril marcó la aplicación de los principios del liberalismo económico, "el Estado dejaba absoluta libertad en materia

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

de contratos y dejaba al deudor totalmente en manos de su acreedor".[225] Esto devino en remates de propiedades en los casos de insolvencia, así como una estipulación de intereses que beneficiaba a unos y perjudicaba a otros. Como escribió Fermín Toro: "La consideración de la ley de 10 de Abril provocó el debate sobre el abuso del crédito, sobre la usura, y la libertad de contratos".[226] Si bien esta ley tuvo al principio cierta acogida, con el desmejoramiento de las condiciones del mercado exterior en 1842 y su impacto en la comercialización de los productos agrícolas venezolanos, la misma sirvió de tajadera para más de un deudor y motivó el reclamo en los más críticos. Como escribe Catalina Banko:

> …una nueva crisis mundial estalló en 1842 y se extendió hasta el año siguiente, provocando el descenso de los precios del café, además del añil, algodón y cueros, proceso que ocasionó una nueva oleada de quiebras tanto de comerciantes como de hacendados, agravando aún más la situación que se venía registrando desde 1837.[227]

De esta forma, se produjo la quiebra de hacendados y el remate de propiedades, a lo que se sumó el desencanto social y la oposición civil, misma que pujaba por un nuevo panorama político nacional. Además, como ha señalado la mencionada autora: "En torno a la Ley del 10 de Abril se suscitaron fuertes polémicas que llevaron al distanciamiento de hacendados y comerciantes, a pesar del carácter complementario de sus actividades";[228] hecho que terminó por derrumbar lo poco que quedaba de los benéficos de la aludida legislación. Aunque la Ley fue derogada en 1848 para dar paso a la "Ley de Beneficio de Espera" de 1849, su aplicación con una distancia de catorce años, marcó un referente significativo en la historia económica de la Venezuela independiente.

La consecuencia de la primera Ley fue la promulgación de la Ley del 5 de mayo de 1841 sobre "Espera y Quita", la cual limitaba los recursos legales del deudor al estipular que para obtener el beneficio de espera y el no remate de su propiedad, debía contar con el

[225] Víctor Giménez Landínez. "Ley de Libertad de Contratos". En: *Diccionario de Historia de Venezuela*, Caracas: Fundación Polar, 1988, p. 681.
[226] Fermín Toro. *Reflexiones sobre la ley de 10 de abril de 1834*. Caracas: Imprenta de Valentín Espinal, 1845.
[227] Catalina Banko. "Pugnas económicas y tensiones político-sociales en Venezuela (1830-1870)"… p. 8.
[228] *Ibídem*, p. 7.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

consentimiento de sus acreedores, hecho que agravó aún más la situación ya por demás maltrecha de la economía nacional. Como lo destacó Manuel Pérez Vila:

> ...la libertad de contratos condujo en pocos años, de 1834 a 1841, a un cambio radical en la relación recíproca entre prestamistas y prestatarios, entre acreedores y deudores. De un sistema legal que protegía definidamente a los deudores, se pasó a un sistema que favorecía claramente a los acreedores...[229]

Por consiguiente, el descontento del país ante los episodios mencionados, obligó a legislar y hacer frente a la realidad de las consecuencias de la política liberal. Así, en la Ley promulgada el 9 de abril de 1849, se observa las tempranas medidas intervencionistas del Estado venezolano en la economía privada, un paso a contravía de los principios liberales defendidos por los gobernantes antes de la llegada al poder de José Tadeo Monagas. De esta forma, se hizo frente a los remates de bienes y a la fijación de intereses para los préstamos concedidos.

Como se puede advertir, entre el mal gobierno, las montoneras, revoluciones y contradicciones legislativas, aunadas a las crisis económicas de 1842, 1844, 1847 y 1848, era muy difícil impulsar un programa de país a tono con la modernidad. En medio de tantos cambios, una ley intentaba ser mejor que la anterior, pero solo se quedaba en el papel; era una búsqueda por encontrar, aunque con muy poco éxito, un instrumento que mejorara la agricultura nacional y fomentara el crecimiento del país a profundidad. Pero la situación se hizo cada vez más insostenible, ya que como expone Manuel Rodríguez Campos:

> …desde el momento en que un deudor invocara judicialmente este beneficio, quedaban en suspenso todos los juicios por cobros que hubiese en su contra. Al acogerse a esta nueva ley los deudores del país en su conjunto, adquirió carácter de moratoria universal con grave perjuicio para los facilitadores de dinero, cuyos planes financieros de recuperación y reinversión quedaron bloqueados. Entre los principales acreedores se encontraban súbditos extranjeros quienes se dirigieron a sus respectivas legaciones en Caracas requiriendo protección diplomática.[230]

[229] *Cit.* por: Manuel Rodríguez Campos. "Ley de beneficio de Espera"… p. 680.
[230] Manuel Rodríguez Campos. "Ley de beneficio de Espera"… p. 681.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Por esta razón, Gran Bretaña, Francia, Dinamarca, España, Holanda, Hamburgo, Prusia y Estados Unidos, hicieron sus reclamos y en algunos casos se solicitó indemnización a los súbditos británicos. En palabras de Rodríguez Campos:

> …el Poder Ejecutivo nacional nombró una comisión integrada por Diego Bautista Urbaneja y José Rafael Revenga que, en abril y mayo de 1850, sostuvo varias conversaciones con el representante inglés para resolver el asunto. El resultado final consistió en un acuerdo mediante el cual el Estado venezolano se comprometió a subrogarse por los deudores venezolanos a los súbditos extranjeros, obligándose a pagarles con papeles de Tesorería tanto el capital como los intereses, más los gastos que la nueva Ley de Espera les hubiese ocasionado. La primera suscripción de bonos emitida para atender este compromiso comportó un aumento de la deuda pública por 1.239.705 pesos, cifra que se incrementó posteriormente con pequeñas sumas presentadas al cobro por los prestamistas entre 1850 y 1851. La posición asumida por el Ejecutivo llevó a que el Congreso Nacional derogara la Ley de Beneficio de Espera el 27 de mayo de 1850.[231]

Al cierre de la primera mitad del siglo XIX, la producción agrícola y los actores extranjeros y nacionales se encontraban en un tablero de ajedrez complejo, cuya ganancia era la búsqueda de beneficios a partir de la potencialidad del suelo. Por esos años Agustín Codazzi había publicado su *Resumen de la Geografía de Venezuela* (1841) y mostró las áreas potenciales del país, así como las dimensiones del territorio y su diversidad, lo que hacía más comprensible los intereses de quienes veían en los rubros nacionales una posibilidad de hacerse de un peculio.

www.bdigital.ula.ve

En los años que sirvieron de antesala a la Guerra Federal, la carencia de tierra se asomó como producto del proceso de concentración de la propiedad privada de la tierra, lo que obligó al trabajador a "vincularse a la hacienda como forma de garantizar su subsistencia".[232] Además, se agregó al debate nacional la abolición de la esclavitud (1854), que dio un giro al uso de la mano de obra negra y su función en la productividad de las plantaciones.[233] Con el advenimiento de la "Guerra Larga", el sector productivo se terminó de desmigajar y los esclavos libres comenzaron a formar parte de la población que tuvo

[231] *Ídem.*
[232] Gastón Carvallo y Josefina Ríos de Hernández. *Temas de la Venezuela Agroexportadora*… p. 24.
[233] Para este punto véase: Federico Brito Figueroa. *El problema tierra y esclavos en la historia de Venezuela*. Caracas: UCV, 1984.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

que reinventarse en condiciones similares a las de la esclavitud, sufriendo la explotación y la subordinación social; tal como lo han sostenido Carvallo y Ríos:

> En efecto, el trabajador vendía su fuerza de trabajo al hacendado a cambio de una remuneración que generalmente incluía, como parte fundamental, la posibilidad de usufructuar una porción de la tierra de la hacienda al apropiarse, para los fines de su propia subsistencia, del producto de su trabajo en el conuco. Como complemento, más que como parte principal de la remarcación, el peón podía recibir un pago que tomaba formas diversas: fichas, vales, especies, efectivo o combinación de estas. Dicho pago, cuya principal función era la de facilitar la vinculación del trabajador al circuito comercial de la hacienda, representaba un beneficio adicional para el hacendado.[234]

Lo expuesto permite subrayar una relación entre las unidades de producción, los rubros comerciales, la demanda foránea y los viajes con mercancías, una dinámica que, tras la Guerra Federal, se convertirá en la piedra angular de la economía del país y permitirá revitalizar las regiones en su diversidad geográfica y humana (Figura 16); sobre todo a partir de 1870. Así, el proceso expansivo de la agricultura de exportación, aunado a la fuerza de trabajo y el campesinado activo, conformaron un cuadro embrionario que marcó la realidad de una época.

www.bdigital.ula.ve



Figura 16: Patio de Café. Hacienda San José. 15 de abril de 1892
Fuente: Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela.* Caracas: Fundación Polar, 2007, Tomo I, p. 144.

[234] Gastón Carvallo y Josefina Ríos de Hernández. *Temas de la Venezuela Agroexportadora*… p. 26.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Venezuela fue un país que no conoció más que intranquilidad, guerra y paz armada en su proceso de consolidación como república hasta la aparición del Estado democrático en el siglo XX; y, aun así, entre 1961 y 1998 los conflictos no cesaron, sino que se transformaron y disminuyeron la intensidad. Aun hoy, la sombra de la conflictividad y su impronta económica sigue formando parte de la realidad de un país que no termina de encontrar la senda de su desarrollo productivo y su equilibrio social. Tal vez ahí radica el mérito de quienes forjaron el país por aquellos años (1864-1914), ya que a pesar de no contarse con estructuras productivas sólidas, capital para invertir, mano de obra calificada, vías de comunicación expeditas, medios de transportes a la altura de la dinámica mundial y tener una dependencia comercial con los mercados extranjeros, aprovecharon las brechas económicas disponibles para intentar consolidar la nación y dirigirla hacia un proyecto republicano más definido.

Además del cacao y el café, otros productos también jugaron su rol en la dinámica económica de la época, aunque no con tanta brillantez como las apreciadas semillas. Entre los que se pueden mencionar brevemente se encuentran: azúcar, papelón, algodón, añil, tabaco, dividive y zarzaparrilla; además de maderas, ganado, carnes, cueros, cobre y oro. A partir de 1864 comenzó un proceso donde la productividad agrícola, el comercio de exportación y la dinámica mundial comenzaron a dar forma a un país que aun navegaba en los sueños profundos de los libertadores y donde la agroproducción no era otra cosa que poner literalmente los pies en el suelo y conseguir de la tierra un futuro, al margen de los ensangrentados episodios de la epopeya americana y de las hostilidades con rostro épico, allanando el camino para el afianzamiento del país.

www.bdigital.ula.ve

2.1.2 Caña de azúcar, papelón y aguardiente

La caña de azúcar producida en Venezuela se utilizó para la elaboración de papelón y aguardiente y, en menor medida, azúcar. Este rubro tuvo un largo tránsito desde el periodo colonial hasta el siglo XX y las haciendas donde se elaboraban estos productos formaron parte de una dinámica económica que tuvo vigencia antes y después de la

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Independencia.[235] De acuerdo Eduardo Arcila Farías, "en aquellos largos siglos de coloniaje, escasamente producíamos caña de azúcar para el consumo de la pequeña población de estas provincias, y sólo muy ocasionalmente hubo algún excedente para la exportación".[236] Con todo, ya en tiempos de la República no faltaron los impulsos por sustituir el comercio del cacao y atender a la demanda de los mercados, lo que motivó la ocupación de tierras dedicadas al cultivo de la caña. Como lo ha expuesto Luis Molina:

> La caña de azúcar fue una de las plantas más tempranamente introducidas en el territorio venezolano en los albores de la conquista europea, lo que explica que ya se encontraba entre los cultivos de los primeros asentamientos hispanos, tanto del occidente como del oriente de Venezuela. A la par de las técnicas agrícolas, llegaron del Viejo Mundo los conocimientos para procesarla, inicialmente los desarrollados en el archipiélago canario, que se habían implantado en los primeros ingenios azucareros organizados en La Española a inicios del siglo XVI. Estas técnicas prevalecieron hasta el siglo XVII y a partir del XVIII y durante el siglo XIX se incorporaron innovaciones provenientes del Caribe franco y angloparlante.[237]

www.bdigital.ula.ve

A pesar de las profundas deficiencias estructurales ya mencionadas, las cuales no permitían un desarrollo óptimo de la agricultura, se fue desenvolviendo una producción azucarera de herencia colonial. De forma gradual, devino en un desarrollo de la *hacienda-trapiche*, la cual, como señalan Banko y Abarca, era la "unidad productiva en la cual estaba integrado el proceso completo desde el cultivo de la caña hasta la elaboración de papelón y aguardiente, mediante el empleo de fuerza animal e hidráulica".[238] En los valles de Caracas, Aragua, el Tuy y los Andes, se podían apreciar los paisajes cañeros (Figura 17).

---

235 Para este punto consúltense los trabajos de José Ángel Rodríguez. *Paisajes geohistóricos cañeros en Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1986; y *La historia de la caña: Azúcares, aguardientes y rones en Venezuela, siglos XVI-XX*. Caracas: Editorial Alfa, 2005.

236 Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la economía en Venezuela…* p. 39.

237 Luis Molina. "Saberes ilustrados en la producción azucarera de la Venezuela colonial". *Presente y Pasado*. *Revista de Historia*, Año 22, Nº 44, Mérida (Venezuela), 2017, p. 45.

238 Catalina Banko y Karelys Abarca. "Auge y Crisis de la Industria Azucarera Venezolana". *Cuadernos PROLAM/USP*, Año 4, Vol. 1, Brasil, 2005, p. 62.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 17. Ferdinand Bellerman. "Plantaciones de azúcar en San Esteban", 1849.

Fuente: https://revistaestilo.org/2021/03/08/ferdinand-bellermann-atrapado-en-la-luz-de-venezuela/

Mención especial merecen las tierras de los actuales estados Lara y Yaracuy, cuya cercanía a Puerto Cabello permitió el desarrollo significativo del mencionado rubro. Cabe reseñar que al igual que el café, se continuó utilizando el mismo sistema de producción de las haciendas tradicionales, aunque, desde luego, se introdujeron ciertas técnicas, propias de la dinámica de su tiempo, con el fin de encontrar mercado para su colocación a pesar de la poca capacidad competitiva. Si bien muchas de las haciendas de caña no estaban al principio acondicionadas para producir en gran cantidad sino para atender mercados más pequeños, mayormente de alcance local, al cierre de las últimas décadas de la centuria decimonónica la economía nacional comenzó a desdoblarse y la producción interna cambió. Como se ha estudiado hasta ahora:

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> En las últimas décadas del siglo XIX, se comenzó a intensificar la preocupación por aumentar el rendimiento de la caña. Este incremento podría lograrse con la aplicación de nuevos procedimientos utilizados por los "ingenios centrales", sistema que implicaba la separación de las tareas agrícolas y las de fabricación del azúcar. Mayores rendimientos podrían obtenerse, entonces, mediante una "explotación racional" y la reorganización de las haciendas incorporando mejoras en los cultivos, y formar así agrupaciones de haciendas que beneficien sus cañas en "oficinas centrales".[239]

Razón tiene José Ángel Rodríguez al acuñar la expresión "azúcar en tiempos de amargura",[240] ya que las consecuencias de la Guerra Federal, hizo que muchos campos y ciudades se sumergieran de nuevo entre las llamas. A los paisajes agrarios se le sumaron las acciones de las tropas, los saqueos, la migración y el deterioro propio de la acción bélica. Para Rodríguez:

> A medida que la insurrección se extendía, el gobierno perdió el control de la situación. A su vez, las tropas gubernamentales aprovecharon la confusión y el caos general para cometer atropellos y saqueos. La muerte se extendió por la cordillera de la costa, los llanos y el piedemonte andino-llanero y los desesperados cultivadores quedaron impotentes ante la magnitud del conflicto. Las propiedades que no quedaron arruinadas se desvalorizaron. Fue el caso de la Hacienda La Vega cuya venta, en febrero de 1867, se convino en 161.500 pesos. La propiedad cañera estaba avaluada antes de la guerra en 230.435,17 pesos. Una de las razones de su depreciación provenía de la situación económica que atravesaba el país luego de las acciones bélicas. Según el documento de Venta, todos los *campos* en Venezuela se vendían *por la mitad de su justiprecio.* La situación de otras haciendas cañeras no era mejor. Todavía en 1871, un viajero inglés refiere que en los valles de Aragua y Carabobo existía una *docena* de plantaciones *totalmente arruinadas por las revoluciones.*[241]

www.bdigital.ula.ve

A pesar del contexto en el que se desarrolló el cultivo, la caña permitió la producción de derivados que tenían presencia en la economía venezolana: azúcar, papelón, aguardiente y ron fueron tres productos signados por esta dinámica, gestándose así una forma de estar sujetos a la tierra y al comercio. La cañicultura gestó una forma de trabajar algunos palmos de la tierra venezolana, los denominados *tablones* cultivados por mano de obra esclava fueron cultivándose a partir de las demandas la segunda mitad del siglo XIX,

[239] *Ídem.*
[240] José Ángel Rodríguez. *La historia de la caña: Azúcares, aguardientes y rones…* p. 21.
[241] *Ibídem.*, pp. 23-24.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

y si bien la fuerza animal, bueyes y caballos, aplicada a las máquinas de molienda (trapiches) siguió prevaleciendo, algunas haciendas comenzaron a incorporar la fuerza hidráulica.[242] Ya para el siglo XX la industrialización marco el culmen de la productividad nacional.

Los viejos trapiches dieron forma a una infraestructura rodeada de cañamelares y las haciendas en las que se elaboraba el papelón y el aguardiente llegaron a tener una reconocida reputación, que mereció la atención de los viajeros europeos que recorrieron el país. Al paisaje agrícola se sumaron gradualmente los torreones y acueductos que mostraban la melosa y espirituosa actividad, la cual se mezclaba con rubros de más jerarquía de exportación: el cacao y el café; troquelando la gastronomía del país y su cotidianidad vital. Lisboa, un diplomático brasileño quien estuvo en Venezuela entre 1843-1854 dejó su opinión al respecto: [243]

> Lisboa aseguró que la fabricación de aguardiente de caña estaba muy perfeccionada en Venezuela y se producían rones de alta calidad. Para su elaboración se utilizaban todos los desperdicios de la caña, que se colocaban en unas *"pipas de fermentación"* de ocho a diez días y luego pasaban al alambique para su destilación.
> En las cercanías de Caracas, en las haciendas "Ibarra" y "La Vega", Lisboa observó alambiques de moderna construcción, movidos por vapor. Los equipos en gran medida eran importados, como lo indica la propaganda de casas comerciales en la prensa de esos años.[244]

www.bdigital.ula.ve

Entre las haciendas más destacadas se encontraban las de Manuel Felipe Tovar: "Los Javillos" y "Santo Domingo", con 42 tablones cada una. Asimismo, se encontraba "La Urbina" de Carmen Mier, con 50 tablones; La Estancia de José María y Luis Enrique de la Madriz, con 45 tablones. A ellas se sumaban las del General Santiago Mariño, quien era dueño de "El Tigre", el cual alcanzaba 50 tablones. Especial mención merece la conocida hacienda "San Mateo", patrimonio de Bolívar. En Valencia, se encontraba la hacienda

[242] Para este punto se recomienda la lectura del artículo de Luis Molina, "Las técnicas azucareras coloniales en la región Barquisimeto, Venezuela". *Travesía*, Vol. 19, Nº 2, Argentina, 2017, pp. 7-32.
[243] La obra de Lisboa llevó por título: *Relaçao de uma Viagem a Venezuela, Nova Granada e Equador, pelo conselheiro Lisboa. Brusselles*: A. Lacroix, Verboeckhoven & Cie., 1866.
[244] Tomado de: Josefina Ríos. *Los libros del hacendado venezolano*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1999, p. 86.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

"Mocundo", legada por el Marqués del Toro con 75 tablones.[245] A estas haciendas, se suma otra de igual renombre: "Santa Rosalía" de Anastasia Ibarra:

> La hacienda "Santa Rosalía", dedicada principalmente a la producción de caña de azúcar, representa un ejemplo del alcance del esfuerzo de modernización intentado por algunos hacendados. Localizada en los valles de Aragua, en las cercanías de la población de Cagua, durante un periodo fue propiedad de Anastasia Ibarra, suegra de Antonio Guzmán Blanco, quien la administró desde 1875 junto con las otras propiedades agrícolas que adquirió en esos valles.
> Aunque desde el año 75 se iniciaron ciertas mejoras, no fue sino en los inicios de los años noventa, al pasar la hacienda a manos de Guzmán Blanco, cuando se emprendieron las mayores acciones dirigidas a incrementar la producción y mejorar la productividad, al igual que lo había realizado en sus haciendas de café y cacao.[246]

Para finales del siglo XIX, la precariedad y particularidad de la actividad cañera en Venezuela comienza a experimentar la influencia del conocimiento y la tecnificación propias de los nuevos tiempos. Igualmente, resurge el interés por la actividad cañera, por ende, a comienzo del siglo siguiente la situación cambia favorablemente, lo que hizo de la fabricación de papelón y azúcar una actividad de interés. De hecho, como han señalado algunos historiadores, "entre 1910 y 1911, el capital perteneciente a los cultivadores de caña representaba el 24% del total de las inversiones en el sector agrícola".[247]

www.bdigital.ula.ve

De esta manera, se puede ver el contexto del rubro y los agentes involucrados en su producción, circunstancia que permite trazar una línea entre el periodo colonial y la industrialización, un hecho que no se circunscribió al terreno estrictamente local o regional, sino que tuvo una vinculación directa con los acontecimientos mundiales en donde se movían los factores comerciales más sensibles. Al acentuarse la industria con características modernas en Venezuela, el extenso transitar de la caña desde el trapiche de tracción animal hasta la maquinaria eléctrica, encontró un fin prometedor que se incorporó a la cultura del país, lo cual se pudo apreciar en el proceso de transición industrial de los años venideros. En opinión de las referidas autoras:

[245] Estos datos se han tomado del dossier coordinado por la Doctora Catalina Banko: "Azúcar, papelón y trapiches". *El Desafío de la Historia*, Año 4, N° 26, pp. 42-83.
[246] Josefina Ríos. *Los libros del hacendado venezolano*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1999, p. 87.
[247] Catalina Banko y Karelys Abarca. "Auge y Crisis de la Industria Azucarera Venezolana"… p. 64.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> En el contexto de la gran expansión de las industrias a nivel mundial comenzaron a alimentarse en Venezuela grandes expectativas con relación a la posibilidad de producir azúcar, especialmente para la exportación, mediante el sistema de centrales. La primera empresa de esta naturaleza fue la C.A. Central Azucarero, constituida en el Zulia en 1912. También en dicho estado, se estableció al año siguiente la firma Venezuela Sugar Company, que en 1920 pasó a denominarse Central Venezuela. El Central Tacarigua (Carabobo) fu fundado en 1913, siendo uno de sus principales accionistas el general Juan Vicente Gómez. En el mismo año se instaló el Central La Ceiba (Trujillo), cuya producción podía ser transportada por el Lago de Maracaibo con la consiguiente reducción de los fletes. Estas primeras industrias, a excepción del Tacarigua, se localizaron en la región próxima al Lago de Maracaibo, ubicación que brindaba una serie de ventajas por las facilidades de transporte y la fertilidad de las tierras circundantes. El principal objetivo de estos centrales residía en la producción de azúcar para la exportación, debido a que el mercado interno era todavía muy limitado.[248]

En resumen, la caña de azúcar constituyó un factor importante en la dinámica cultural de la Venezuela decimonónica, de hecho, "los viajeros, geógrafos y científicos extranjeros, hallaron de múltiples formas, en suelo venezolano, el cimbreante ritmo de los cañaverales".[249] Como puede advertirse, son muchos los aspectos que giran en torno al desarrollo de la caña de azúcar, y, a pesar de los notables esfuerzos intelectuales realizados hasta ahora respecto al tema,[250] éste exige un estudio exhaustivo y sistemático en el siglo XIX, aún más si se examina el siglo posterior, que como han escrito algunos investigadores: "a comienzos del siglo XX, en la Venezuela agroexportadora se operaron cambios en relación con la tierra, en la integración de los capitales nacionales y surgieron nuevas maneras de procesar los rubros" (Figura 18).[251]

www.bdigital.ula.ve

[248] *Ídem.*

[249] Horacio Jorge Becco. "Los viajeros". En: *Venezuela y el azúcar. Hombre, trabajo, técnica*. Caracas: J. J. Castro y Asociados C. A., Distribuidora Venezolana de Azúcares, 1981, p. 21.

[250] Para este punto se recomienda la lectura del *dossier* coordinado por Emanuele Amodio y Luis Molina intitulado: "La caña de azúcar en Venezuela". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 16, N° 3, Caracas, 2010.

[251] Marisol Rodríguez Arrieta. "Venezuela en la ruta comercial azucarera: Su impacto en la sociedad sucrense". *Revista de Ciencias Sociales*, Vol. XI, N° 1, Maracaibo, 2005, pp. 69-88.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 18. "Aragua, año 1913: «El camión sustituye al carro de bueyes en el acarreo de la caña de azúcar. Camión recibido por el señor Gustavo Vollmer para su hacienda, El Palmar"

Fuente: Edgar Abreu Olivo y otros. *Entre campos y puertos…* p. 268.

www.bdigital.ula.ve

2.1.3 El tabaco: una hoja con prestigio

Otro producto importante fue el tabaco, cuyo momento en la historia económica venezolana está más vinculado al periodo colonial que al siglo XIX.[252] Como cultivo americano, el tabaco representó para el territorio venezolano un rubro con prestigio económico y político pero también fue motivo de acalorados debates de carácter fiscal. Si bien su cultivo es ancestral, el estanco de tabaco comenzó su periodo estelar a finales del siglo XVIII, ya que su comercialización entró bajo la óptica de la corona española. Ahora bien, desde el siglo XVII el cultivo y la venta del tabaco se realizaba sin restricciones, no obstante, en el siglo XVIII, en el marco de las reformas que dan inicio a la actuación de la Intendencia, España se interesa más por su regulación, lo que dio paso a un mayor control a las fases de producción y aprovechamiento del mismo. Como afirma Eduardo Arcila Farías: "La Real Hacienda colocaba así bajo su administración directa el comercio de la

[252] En relación con el estudio del tabaco, se recomienda la lectura de la obra de Mercedes Ruiz Tirado. *Comerciantes del tabaco barinés (1600-1650).* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1993.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

hoja y asumía el control del cultivo".[253] No obstante, con el tiempo este rubro encontrará su lugar en la economía agraria republicana.

En la histórica tabacalera del país, uno de los casos más emblemáticos de este proceso lo constituyó el escenario barinés, ya que el tabaco "Varinas" llegó a contar con prestigio internacional.[254] Se podría decir que la hoja alcanzó a tener una notoria reputación en Europa, dándole renombre a las regiones donde se cultivaba, así como fortaleza económica. Según señala Mercedes Ruíz Tirado, "las cuatro variables fundamentales que intervienen en la explotación tabaquera: tierra, trabajo, tecnología y capital".[255] De esta manera, Barinas fue un referente geográfico en el mapa agronómico venezolano, teniendo un alcance temporal pero un gran impacto sociocultural ya que, como aseveró Farías, "Sobre el buen precio y la demanda de su fragante hoja, Barinas edificó una efímera prosperidad que se tradujo en ambiciosos palacetes cuyas ruinas hoy parecen testimonios de extravagancia, inexplicable para quienes no conocieron el episodio de esa pasajera riqueza".[256]

www.bdigital.ula.ve

La dinámica de la producción y comercialización del tabaco implicó además dejar en evidencia la importancia de los medios de transporte para la exportación de los productos de la tierra. Como se expone más adelante, una vez obtenido el producto, era necesario incorporarlo al circuito comercial con la finalidad de obtener beneficios, lo que obligaba a transportarlo por tierra y mar hasta llegar a los mercados de demanda internacional. Los aportes de Ruíz Tirado en este sentido son muy valiosos para el análisis, ya que permiten apreciar cómo en los registros de las naves cargadas de tabaco que cruzaron el océano Atlántico en dirección Maracaibo-Sevilla, durante la primera mitad del siglo XVII, las embarcaciones tuvieron una participación cardinal, revitalizando el contexto económico de la época. Esto se traduce, en el marco de los objetivos planteados, en una acción que

[253] Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la economía en Venezuela…* p. 32. De este mismo autor véase sus trabajos *Historia de un Monopolio. El Estanco del Tabaco en Venezuela (1779-1833).* Caracas: Ediciones de la Facultad de Humanidades y Educación, Instituto de Estudios Hispanoamericanos, UCV, 1977; y *Economía colonial de Venezuela*. Caracas: Italgráfica, 1975.
[254] Virgilio Tosta. Historia de Barinas 1864-1892. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1989.
[255] Mercedes Ruíz Tirado. *Tabaco y Sociedad en Barinas, Siglo XVII.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, CDCHT, 2000, p. 24.
[256] Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la economía en Venezuela…* p. 32.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

evidencia formas tempranas de establecimiento de viajes comerciales con base en la agroproducción.

En el trabajo "Los registros de navíos sueltos como fuente para el análisis del comercio de un producto colonial (El Tabaco de Barinas)", [257] Tirado da cuenta de los aspectos centrales de la dinámica de registro y embarque de la época, lo que permite subrayar uno de los antecedentes más significativos en relación a las formas de extraer los rubros de las zonas de producción y trasladarlos a los centros de comercio más importantes. En sus palabras:

> Se encuentra en los registros información detallada sobre la cantidad, procedencia, forma de embalaje y presentación al mercado, costos de comercialización y precio de los géneros, así como sobre las cargas impositivas que pesaban sobre ellos. El tabaco se cuantificaba en arrobas y libras; en cuanto a su procedencia solía especificarse si era originario de Barinas o de la gobernación de Venezuela. Se acarreaba usualmente en petacas, y en menor grado en pipas y cajonsuelos; en contadas ocasiones el producto se embarca a granel. La longaniza, especie de soga o cuerda torcida constituía la modalidad de presentación más común, aunque a veces se trnsaportana en manojos. [258]

www.bdigital.ula.ve

Asimismo, permite observar cómo era el costo de comercialización, las tasas impositivas, importancia de los puertos y los tipos de impuestos de mayor obligación:

> El costo de comercialización consistía en flete que los cargadores pagaban al maestre por el trnasporte de la mercadería, convirtiéndose entre las partes las condiciones en que habría de satisfacerse la deuda. Las tasas impositivas se determinaban de acuerdo al avalúo que los oficiales de Real Hacienda hacían de los productos en el puerto de embarque. El tabaco se aforaba en pesos o reales por arroba o libra y, sobre la base del valor establecido se aplicaban las tasas correspondientes; la avería y el almojarifazgo fueron los dos impuestos más importantes.[259]

Sin duda, el tabaco dejó importantes benéficos para la corona española, a pesar de sufrir los embates del control, el monopolio y el contrabando. Como lo expone Robinzon Meza: "Los ingresos en Venezuela fueron en constante aumento, desde uno inicial para

[257] Mercedes Ruíz Tirado. "Los registros de navíos sueltos como fuente para el análisis del comercio de un producto colonial (El Tabaco de Barinas)". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Año 2, N° 3, Mérida (Venezuela), 1997, pp. 7-29.
[258] *Ibídem.*, p. 17.
[259] *Ibídem.*, pp. 17-18.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

1779 de 121.729 pesos se llegó a 1.150.606 para 1803".[260] De hecho, durante y después de la guerra de Independencia, los recursos del tabaco fueron utilizados para financiar a realistas y patriotas según el caso, pero las acciones bélicas también impactaron las plantaciones y las unidades de producción en general, por lo que el descenso se hizo notorio. Finalmente, el estanco de tabaco en Venezuela tuvo su epílogo en 1833 cuando el nuevo contexto político-económico de Venezuela cambió; aunque la semilla siguió germinando, su comercio ya no tuvo el mismo auge. Como lo señaló Humberto Fontana, el Congreso de Venezuela ordenó en 1836 la subasta de las tierras, fincas urbanas, útiles, enseres y otros bienes de la Renta del Tabaco.[261] Esto dio por terminada una etapa. No obstante, en las últimas décadas del siglo XIX se inicia la etapa de la industria tabacalera, la cual va a encontrar a principios del siglo XX una nueva dinámica asociada al mismo, modelando una nueva industria para el país. Según Fontana:

> Podría decirse que la industria tabacalera propiamente dicha se había iniciado en 1875 con la fábrica de cigarrillos El Cojo, pues si bien es cierto que antes de esa fecha existían numerosas unidades de producción artesanal de tabacos y picaduras, las tabaquerías y cigarrerías existentes expendían tabacos cubanos, principalmente.
> En los primeros años del siglo XX, se funda entre las esquinas caraqueñas de Maderero y Bucare la C.A. Cigarrera Bigott, vendida en 1922 al Consorcio de la British-American Tobacco Company, hecho que inició una nueva etapa, tanto para la agricultura, como para el comercio del tabaco.[262]

www.bdigital.ula.ve

Posteriormente se desarrolló un proceso de industrialización del tabaco en un sentido más técnico-contemporáneo, impregnado por los gustos y costumbres de la sociedad del nuevo siglo y con la influencia de las corrientes culturales emergentes, principalmente la de los Estados Unidos de América.

[260] Robinzon Meza. "Poderes locales frente al estanco del tabaco (1777-1796)". *El Desafío de la Historia*, Año 10, N° 57, 2017, p. 56.
[261] Humberto Fontana. "Tabaco". En: *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo III, p. 661.
[262] *Ibídem.*, p. 661.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

2.1.4 Cultivo de algodón

En este contexto se sitúa el algodón, un cultivo que pasó de ser un rubro de autoabastecimiento a alcanzar un notable aumento comercial. Forma parte de los cultivos tropicales que encontraron aceptación y mercado desde la época colonial y un impulso en tiempos de la república independiente.[263] En Venezuela, la presencia de una de sus variedades fue temprana y se mantuvo con altibajos hasta el siglo XX. Como refiere Pedro Cunill Grau:

> La planta autóctona de algodón cultivado en la costa venezolana era la Gossypiumbarbadense, abundantemente utilizada por los indígenas parianos, logrando tal destreza en su labrado, que fue prontamente codiciado por los navegantes, en sus formas de pañizuelos, bolsitas u otras confecciones.[264]

Para Arcila Farías, este era uno de los productos "que más abundaba en Venezuela" en los años de exploración. Esto hizo que con el tiempo el algodón ocupará un lugar en la economía regional, estableciéndose plantaciones bajo los intereses de la Corona. Según el célebre historiador, a pesar de los niveles de exportación a principios del siglo XIX, el desarrollo de estos cultivos en los Estados Unidos y su pujante producción hizo la diferencia (Figura 19). Esta última se encontraba sustentada por un número importante de esclavos negros en las provincias del Sur que le daban un impulso de primer orden a la economía de esta parte del continente.

Esta cuantiosa producción, dejaba un margen de acción menor para otros países como Venezuela, que exportaba su producto a Alemania y al país del norte.[265] Sin embargo, las consecuencias de la Guerra de Secesión norteamericana de mediados del siglo XIX,[266] dio

[263] Fundación Polar. *GeoVenezuela*. *La geografía histórica del poblamiento territorial Venezolano. La tropicalidad venezolana.* Caracas: Fundación Polar, 2007. Tomo I.
[264] Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela…* Tomo I, p. 109.
[265] Consúltese: Federico Brito Figueroa. *Historia Económica y Social de Venezuela…* pp. 287-334.
[266] La Guerra de Secesión, también conocida como Guerra Civil estadounidense, fue un conflicto armado que se desarrolló entre 1861 y 1865. Los territorios del Sur se caracterizaban por su vinculación a la producción de algodón y al esclavo negro como mano de obra. En el conflicto se enfrentaron los partidarios de la Unión y los de la Confederación. Finalmente, el triunfo de la Unión, en tiempos de Abraham Lincoln, 16º presidente, fue decisivo en la historia de los EE.UU. en la segunda mitad del siglo XIX.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

pie para que reapareciera el algodón venezolano "como uno de los artículos de nuestro comercio exterior";[267] principalmente entre los años 1863 y 1875. La guerra entre los del Norte y el Sur, generó un breve vacío en el mercado algodonero, pero al restablecerse de nuevo la paz, el mismo recuperó su dinámica y por ende los productores estadounidenses redimieron, bajo otro esquema político-económico interno, su sitial en el ámbito de la exportación.



www.bdigital.ula.ve

Figura 19. "Las fases por que pasa el algodón antes de ir al telar. La planta en flor, la cosecha, la prensa y la máquina de desmotar.
Fuente: Juan García Purón. *Libro primero de Botánica. (Reino vegetal).* Nueva York: Appleton y Cía., Libreros-Editores, 1892, p. 19.

[267] Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la Economía en Venezuela*… p. 37.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

2.1.5 El azul del añil

En cuanto al añil, el producto desarrolló su propia historia. Se convirtió en la planta por excelencia dentro del cuadro de productos agrícolas exportables para los territorios hoy venezolanos. De ella se extraía una sustancia azul utilizada como tinte. Aunque "su cultivo alcanzó apenas una vida fugaz",[268] la misma vitalizó zonas del país como la región central y contribuyó a las estadísticas comerciales en el momento en que el cacao comenzaba a menguar en importancia como producto de exportación. Como lo ha expuesto Pedro Cunill Grau:

> Durante el período de la Venezuela Hispánica varias materias primas tintóreas contribuyeron a satisfacer la sensibilidad criolla y euroamericana del color. Los procesos de avance en el reconocimiento y asentamiento territorial de la colonización europea se acompañó con la aprehensión y tratamiento de ancestrales usos de tintes autóctonos, como la bija, la bosúa la guarema, el charaguaney y otros. Coetáneamente se identifican variados productos tintóreos que se exportan en cuantías de diversa magnitud. Ello se abre con la intensa explotación del palo Brasil y el hallazgo de la orchila, marcándose ambos en la primigenia toponimia venezolana. Más tarde se expresan otros palos tintes y en el siglo XVIII se experimenta con la grana cochinilla y se manifiesta el azular del añil.[269]

www.bdigital.ula.ve

Por otro lado, la expansión del comercio del añil forjó un interés entre los pequeños productores y cosecheros, quienes se interesaron por el cultivo del producto en la medida en que se hacía más lucrativo. Según el citado autor, en Venezuela se introduce este cultivo, en su variedad mexicana, a partir de 1773. El responsable fue Antonio de Arbide en colaboración con Pablo Orendain.[270] Este hecho conllevó al fomento a pesar de los obstáculos del clima y el desarrollo de algunos centros poblados, convirtiéndose "en el segundo producto de exportación a fines del período colonial".[271] Como ha escrito Germán Pacheco Troconis:

[268] Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la Economía en Venezuela*… p.42.
[269] Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela*… Tomo II, p. 309.
[270] Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela*… Tomo II, p. 320.
[271] Frédérique Langue. "El añil en la Venezuela ilustrada. Una historia inconclusa". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Francia, febrero de 2005.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> El núcleo principal de añil de la Capitanía General de Venezuela estaba en la Provincia de Caracas. La Corona española por la importancia del tinte para la industria textil mundial promovió su establecimiento: indirectamente, al propiciar el comercio general mediante el sistema de Libre Comercio, y directamente con sus medidas para fomentar el cultivo. La primera remesa importante fue en 1775, cobrando notoriedad desde entonces: entre 1774-1778, salieron para España, 82.351 libras, de ellas a Cádiz 52.806 libras (Pacheco, 1999: 597); entre 1784-1788: 1.567.187 libras, y entre 1791-1795, 3.748.919 libras (Ibid: 435). El crecimiento inusitado del añil se refleja en su aporte a las exportaciones globales por La Guaira, nunca inferiores del 13.6% en la época de mayor auge:
> El añil venezolano se erigió entonces en un competidor importante del guatemalteco.[272]

Este rubro tuvo su protagonismo hasta que comenzó a disminuir su interés dentro de un contexto técnico mundial en el siglo XIX. Algunos relatos de la época, dan cuenta de valiosas descripciones sobre la especie autóctona de añil que crecía en los campos venezolanos y cómo luego se afianzó la semilla guatemalteca.[273] En la segunda mitad del siglo XVIII se dio un cambio en su condición de variedad silvestre y abundante, lo que hizo que el producto obtuviera su lugar en la sociedad y en la economía de las provincias. Como señala Frédérique Langue:

www.bdigital.ula.ve

> …en varios relatos de viajeros, se señala la existencia en el siglo XVII de una variedad local del añil. Parece ser incluso que la producción y la utilización de esta planta se reglamentaron de manera muy precisa como lo atestiguan las *Ordenanzas de Mérida* (1620-1621) referentes a las actividades productivas de los encomenderos de la región andina. Otros informes más tardíos que se remontan a la segunda mitad del siglo XVIII indican además que esta planta crecía en forma "silvestre" en la proximidad de los pueblos. Abundaba incluso en la mayoría de las regiones que conformaban la *Capitañía General de Venezuela*. Ahora bien, no se explotaba con un propósito comercial, a diferencia de lo que estaba sucediendo en el mismo momento en otras regiones de América española. En el mejor de los casos, se utilizaba para teñir los hilos de algodón que servían para la confección de hamacas o chinchorros, y también para los vestidos de los pobres como fue el caso en las localidades de San Cristóbal y de Lobatera, siempre en la comarca merideña.[274]

[272] Germán Pacheco Troconis. "Hacienda y pequeña producción de añil en la Provincia de Caracas: complementariedad y contradicciones, ss. XVIII-XIX". *Historia Agraria. Revista de agricultura e historia rural*, España, 2003, pp. 92-93.

[273] Para este punto consúltese los aportes de Carlos Batres y otros. "Las evidencias de la industria del añil en la cuenca Copan-Ch´orti´. En: J. P. Laporte, B. Arroyo y H. Mejía (Eds.). *XVIII Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 2004.* Guatemala: Museo Nacional de Arqueología y Etnología, 2005, pp. 558-575; y Sara Herrera Alfaro y María Eugenia Rojas Rodríguez. "El añil en Centroamérica siglos XVII – XVIII". *Revista Estudios*, N° 14-15, Costa Rica 1997-1998, pp. 41-55.

[274] Frédérique Langue. "El añil en la Venezuela ilustrada…

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Con el pasar del tiempo, se desplegó la búsqueda paraaumentar la calidad de las tintas e incorporar de forma definitiva el producto a la economía colonial, tratando de ser un cultivo con calidad de manufactura y digno para el comercio de exportación. Según Cunill Grau, hasta finales de la década de 1760 todavía no se aprovechaba en manufactura locales el añil silvestre autóctono.[275] Un momento importante fue 1774, año en que se plasma la importación de la semilla de Guatemala (*Indigofera anil*), la cual sirvió de punto de inflexión en la producción del rubro y su comercio. Igualmente, como lo plantea Fabricio Vivas Ramírez: a partir de esa fecha, bajo los auspicios y protección del gobernador José Carlos de Agüero, se inició el establecimiento del fruto.[276]

En términos laborales, para el cultivo del añil se empleaba mano de obra libre. Según las estimaciones de Alexander von Humboldt, a finales del siglo XVIII "se necesitaba de unos 4.000 a 5.000 jornaleros en los valles de Aragua para trabajar durante dos meses en la recolección y en la preparación del añil".[277] En cuanto a las áreas de cultivo, Langue señala:

www.bdigital.ula.ve

> A partir de 1784, se distinguen varias zonas especializadas en el cultivo del añil: San Carlos, Tinajas, San Francisco Javier de Agua de Culebra (para la variedad silvestre); Sabana de Ocumare, Cúa y Guanare, recién creadas; Cojedes, Sarare, El Pao y Guacara; en cuanto a las haciendas de La Victoria (valle de Aragua), arrojaban una producción de 150 arrobas al año y en los años 1720, Pedro José de Olavarriaga recuerda las facilidades que había para la sembra de añil aunque fuera silvestre: asimismo se registraron cultivos de añil en los valles del Tuy, Cagua y Turmero, pero eran las tierras cercanas a Maracay que seguían siendo las más productivas, con una producción anual estimada en 4 000 arrobas para las sesenta haciendas instaladas en las inmediaciones de la ciudad. Sin embargo, de las 22O haciendas registradas en 1785-1787, más de la mitad estaban ubicadas en la jurisdicción de La Victoria, o sea, en el valle de Aragua, siendo el otro lugar de concentración el valle del Tuy precisamente.[278]

No obstante, con el transcurrir de los años, el cultivo se extendió por todo el territorio, llegando a tener añilerías de renombre a la par de las guatemaltecas. A finales del siglo

[275] Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela*… Tomo II, p. 320.
[276] Fabricio Vivas Ramírez. "Añil". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo I, p. 147.
[277] Frédérique Langue. "El añil en la Venezuela ilustrada…
[278] Frédérique Langue. "El añil en la Venezuela ilustrada…

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

XVIII, el producto ya figuraba entre los principales productos de exportación, dando cuenta de un progresivo aumento del cultivo y una la clara demanda externa, lo que impulsó su protección dentro del ámbito de la agricultura con la finalidad de aprovechar los mercados europeos disponibles. Es así como la Intendencia, en tanto institución colonial, comenzó a regular su flujo y llegó a prohibir en un primer momento el comercio con las colonias extranjeras, pues consideró que su destino natural era España. Sin embargo, en 1778, la Compañía Guipuzcoana se encargó de que el comercio del añil gozara de libertad entre vendedores y compradores, lo que cambió el panorama general.

Un dato importante, en cuanto al comercio se refiere, se ubica en 1780, ya que aquel año el intendente Ábalos preocupado por el precio que pagaban por el añil, "autorizó el tránsito comercial con Curazao permitiendo el trueque del producto por mercaderías holandesas tanto para el abastecimiento local como para mantener abierto el comercio con España en aquellos difíciles años".[279] Esta dinámica, generó además el interés por sembrar tierras consideradas incultas, así como el arrendamiento en Maracay, Turmero y La Victoria. De hecho, Maracay se convirtió en centro de esta actividad comercial.

www.bdigital.ula.ve

Ahora bien, como era de esperase, alrededor de los negocios lucrativos del añil se entretejieron también maniobras que incentivaron el hurto del mismo y sus semillas, sustrayéndolas de las haciendas, principales unidades de producción, por eso no se hizo esperar una respuesta de la Corona ante las denuncias de su tráfico ilegal. Así, por bando del Teniente de Justicia Mayor de Maracay, el 1 de octubre de 1794, fue decretada la prohibición del comercio clandestino.[280] Finalmente, el cultivo se extendió de manera amplia por los territorios provinciales gozando de aceptación e interés económico. Marco Aurelio Vila señaló su presencia en los valles de Aragua, la depresión del Táchira, la cuenca del Chama, cuenca del Motatán, altiplanicie barquisimetana, San Luis de Cura (Villa de Cura), Turmero, Maracay, Mocundo, Güigüe, Barinas, San Sebastián, San Carlos, Barcelona y otros sitios más.[281] De tal manera, se puede señalar que hubo una

[279] Fabricio Vivas Ramírez. "Añil". En: Fundación Polar… p. 148.
[280] *Ibídem.*, p.149.
[281] Citado por: Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuel*a… Tomo II, p. 320.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

rápida difusión de las haciendas cultivadoras de añil, lo que generó nuevos paisajes agrícolas Como lo ha expuesto Cunill Grau:

> Se conforman nuevos paisajes culturales en campos y ciudades en los valles de Aragua, vivificándolos tanto en las haciendas como el poblamiento urbano de Maracay, Turmero, La Victoria y otras villas de esta microrregión, estructurándose en los paisajes intraurbanos residencias de magnitud de propietarios de las haciendas añileras, almacenes de depósito y tiendas de comercio, lo mismo que viviendas de arrendadores y de peones temporales. La unidad básica del poblamiento rural que proporcionaba al universo euroamericano el color del índigo se reconocía en la hacienda añilera, aunque también era común la hacienda mixta donde se asociaba el cultivo y procesamiento del añil a otros cultivos de exportación. Los miembros de la misión francesa de 1783 quedaron encantados con los paisajes añileros, reiterando en lo atractivo de la ciudad de Maracay, en especial el caballero Jean Baptiste Elzear de Coriolis: «Los alrededores de Maracay son hermosísimos y en ellos se cultiva mucho el añil. Esta producción es reciente en el lugar y para fomentarla se le ha exceptuado de toda especie de derechos. El éxito que ha tenido hasta el presente hace suponer que en pocos años este género de producción será objeto de un comercio importante para la Provincia».[282]

www.bdigital.ula.ve

Con el advenimiento del siglo XIX y a pesar del decaimiento comercial, el rubro conservó su lugar entre los tres productos más importantes dentro de la productividad agrícola con calidad de exportación, siendo superado, como se señaló páginas atrás, por el café y el cacao respectivamente. Por ello merece una valoración importante, ya que sus mercados no fueron campechanos, por el contrario, el producto llegó, a fines de la primera mitad de la centuria decimonónica, a países como Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia y Alemania. De esta manera, se convirtió en uno de los rubros con mayor prosperidad en el comercio exterior venezolano pasando al siglo XIX como uno de los productos de exportación mayor importancia para las provincias. A partir de 1828 se inicia el declive de la producción y por ende del comercio de la planta. Con la aparición de productos más económicos y los colorantes sintéticos de la industria química, la sentencia a la productividad del añil se dio por enunciada. Según Vivas Ramírez:

[282] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> La derrota comercial del producto solo se hizo sentir a partir de 1841, cuando el alemán Otto Fritzsche, inventó el colorante industrial llamado anilina. A partir de 1855, el añil venezolano comenzó a desaparecer aceleradamente, y con bruscas fluctuaciones, de los registros de comercio internacional por la competencia de los productos químicos que lo sustituían en el campo de la aplicación práctica. [283]

Ya en los años cuarenta del siglo XIX, el añil comenzó a experimentar un fuerte descenso, después de haber alcanzado el máximo de sus exportaciones entre 1839-1849 estas descendieron durante el período 1847-1848**.** De esta forma, la competencia de los precios internacionales, la producción de la India, la pérdida de la calidad del producto, el adulteramiento de la materia prima, el descrédito del producto manufacturado, entre otros, incidieron en su erosión comercial. Además, "con el advenimiento del *prusiato de hierro*, colorante sintético alemán a mediados de la década de los cuarenta, se definió negativamente la suerte del añil".[284] En Puerto Cabello y La Guaira se desencadenó lo que Cunill Grau denomina "la ruina comercial", al punto de que en 1845 se da la quiebra de la firma Fostery Manson, principal comercio situado en La Guaira dedicado a este tinte en el país. Según el autor, Henri Pittier en 1882-1883 señalaba que la producción era todavía de 17.414 kilogramos, pero para 1900 el añil había desaparecido de las exportaciones venezolanas.[285] Como lo ha expuesto Frederique Langue:

www.bdigital.ula.ve

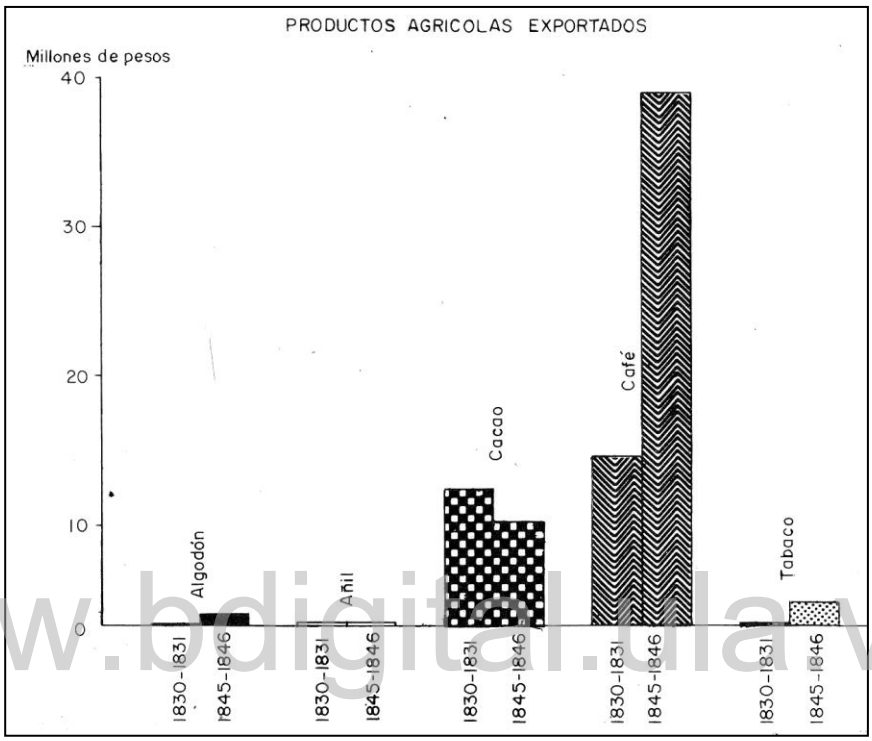
> La desafección por el cultivo añilero sin embargo no se funda solamente en circunstancias locales o en el empobrecimiento de los suelos, consecuencia del cultivo a mediano plazo, y del consiguiente descenso de los rendimientos. También se tiene que relacionar con el desarrollo de la industria química y, sobre todo, con el invento en 1841 por el alemán Fritzoche del colorante que se iba a conocer más adelante con el nombre de anilina, así como con la difusión del prusiato de hierro. En la actualidad, las dos especies de añil que señalamos en la introducción a este trabajo siguen creciendo en forma silvestre en las tierras calientes y su hojas no tienen otra utilidad que la de curar la sarna.[286]

De esta manera, desapareció el azular del añil que otrora servía de tintura para telas y otros menesteres, desplazado por los colorantes químicos que anunciaban un cambio de época. Las unidades de producción y sus sitios aledaños pasaron a ser parte de

[283] Fabricio Vivas Ramírez. "Añil". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo I, p. 149.
[284] Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuel*a… Tomo II, p. 323.
[285] *Ídem.*
[286] Frédérique Langue. "El añil en la Venezuela ilustrada…

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

la historia de la agroexportación del novel país y los añileros quedaron envueltos en la novedad científica del color. Fue un cambio técnico, económico y cultural planetario que afecto lo local, es decir, a ese microcosmos que llegó a representar la hacienda añilera venezolana.[287]



www.bdigital.ula.ve

Figura 20. Productos agrícolas exportados entre 1830 y 1846 (café, cacao, tabaco, algodón y añil)

Fuente: Federico Brito Figueroa. *Historia Económica y Social de Venezuela.* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1975, Tomo I.

2.1.6 Zarzaparilla: un producto exportable

Otro producto de singular importancia fue la zarzaparrilla. Aunque se tiene información limitada al respecto, es posible establecer un cuadro fundamentado en tres aspectos: 1.Importancia como rubro agrícola de exportación desde la colonia; 2. Demanda en el panorama internacional; y, 3. Lugar en el cuadro económico agroexportador

[287] Para profundizar en el tema, se recomienda la lectura de la tesis doctoral de Germán Pacheco Troconis: *El añil: historia de un cultivo olvidado en Venezuela 1767-1870*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2000.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

venezolano. El origen etimológico de la zarzaparrilla, se puede ubicar siguiendo la terminología de Pedro Felipe Monlau, en su Diccionario etimológico de la Lengua Castellana publicado en 1856:

> Es el *Smilax sarsaparilla* de Linneo. Planta que crece espontánea en el Perú, en México y en toda la América del Sur: su raíz es medicinal. Dicen algunos que el primero que la *trujo* á Europa fue un médico español llamado Parillo, y que este nombre propio añadido al de zarza formo zarza-parrilla. Los franceses la llaman salsepareille o sarzepareille, y algún etimologista de su nación ha dicho que esta voz se formó de salse ó sarce, sarze, euíbnizaeion francesa de zarza, y del adjetivo pareil, parejo, parecido, semejante; esto es, parecida a la zarza. Los botánicos dan a la zarzaparrilla de Europa la denominación genérico-específica de *Smilax áspera*; y hay quien cree también posible que empezase el pueblo al decir zarza-áspera, y luego zarza-asperilla, y por último zarzaparrilla. A todas estas conjeturas se añade una nueva: Puesto que las flores de la zarzaparrilla son arracimadas, y llevan unas bayas encarnadas parecidas a las uvas de las parras silvestres, es posible que la palabra parrilla sea un diminutivo de parra.[288]

En tal sentido, la zarzaparrilla se contó desde muy temprano entre los primeros productos exportables a Europa por parte de los colonos americanos. Los españoles aplicaron este nombre debido a sus espinas y su manera de enzarzarse en forma de parra. Sin embargo, desde antes del llamado "Descubrimiento de América", los aborígenes ya la utilizaban como planta medicinal en el *Nuevo Mundo*, su uso era diverso, se utilizaba "tanto para purificar la sangre, como por creer que sanaban la sífilis".[289] En tiempos de la colonización, la planta fue asumida por los comerciantes como rubro de exportación, así se introdujo a la medicina Europea en 1563.[290] Como expone Morales y Treviño:

> En el siglo XVI, la zarzaparrilla estuvo entre los tópicos que marcaban la modernidad terapéutica de la época cuando se sumó a las novedades que el nuevo continente ofrecía a los viejos formularios que circulaban desde antiguo.[291]

www.bdigital.ula.ve

[288] *Cit.* por: María Magdalena del Campo y Matilla. *Pervivencia de los remedios vegetales tradicionales americanos en la terapéutica española actual* (Tesis doctoral). Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Farmacia, 2014.

[289] María Magdalena del Campo y Matilla. *Pervivencia de los remedios vegetales tradicionales…*

[290] María Magdalena del Campo y Matilla. *Pervivencia de los remedios vegetales tradicionales…*

[291] Alba Morales Cosme y Viesca Treviño, Carlos. "La zarzaparrilla y el análisis de la materia médica en el siglo XIX mexicano". *Eä Journal*, Vol. 8, N° 1, Argentina, 2016, p. 41.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

La procedencia de la zarzaparrilla utilizada en la época, se hizo principalmente desde países como México, Honduras, Ecuador y Perú, esto ocurrió a la par de otras plantas debido a sus propiedades curativas, las cuales fueron asumidas rápidamente por los europeos como un bien de consumo. Con el tiempo, la planta se fortaleció entre los medicamentos eficaces para el control de la sífilis, lo que ocasionó "una gran demanda del producto en el viejo continente".[292] En algunos casos se popularizó la idea de que "servía para el tratamiento de la impotencia sexual, reumatismo, enfermedades de la piel y como tónico para la debilidad física".[293]

En la segunda mitad del siglo XVIII, hubo un interés creciente por el estudio de la medicina, por lo que las expediciones botánicas organizadas por la Corona española se hicieron valer. Entre los años 1788-1803, el médico Martín Sessé y el farmacéutico Vicente Cervantes, ilustran la importancia del estudio de las plantas "como riqueza comercial y terapéutica".[294] Según del Campo y Mantilla: "En ´Green Pharmacy: A History of Herbal Medicine´ se describe que los casos de sífilis tratados con zarzaparrilla por médicos portugueses mejoraron más rápidamente que los tratados con mercurio por médicos ingleses, en 1812".[295] Por ende, la forma de concebir las plantas en las que se buscaban principios activos "marcaba la modernidad farmacéutica del siglo XIX".[296] Como señalan los citados aotores:

> Parte de los recursos terapéuticos desde antiguo, la zarzaparrilla ilustra los cambios en el estudio de la materia médica en diferentes épocas. Tales cambios formaron parte de un largo proceso a través del cual se transitó del estudio empírico de los simples, a la síntesis química de productos orgánicos emprendida a partir de la centuria decimonónica.[297]

De esta manera, los médicos europeos consideraron el producto como "tónico, purificador sanguíneo, diurético, diaforético […] registrada por la U.S. Pharmacopoeia como hierba oficial para el tratamiento de la sífilis, desde 1820 a 1910". [298] En el siglo

[292] María Magdalena del Campo y Matilla. *Pervivencia de los remedios vegetales tradicionales…*
[293] *Ídem.*
[294] Alba Morales Cosme y Viesca Treviño, Carlos. "La zarzaparrilla y el análisis de la materia… p. 40.
[295] *Cit*. por: María Magdalena del Campo y Matilla. *Pervivencia de los remedios vegetales tradicionales…*
[296] Alba Morales Cosme y Viesca Treviño, Carlos. "La zarzaparrilla y el análisis de la materia… p. 39.
[297] *Ídem.*
[298] María Magdalena del Campo y Matilla. *Pervivencia de los remedios vegetales tradicionales…*

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

XX, la planta encontró aplicaciones industriales en el lavado de telas y "como ingrediente de la naciente industria refresquera que aprovechó las cualidades espumosas de sus componentes". [299] En el caso venezolano, la exportación de la zarzaparrilla puede rastrearse al lado de los otros productos agrícolas de interés de la época como el guayacán, el Palo Brasil y la Quina (Figura 21), ya que debido a la sostenida demanda se reconocieron alrededor de ocho especies de este género, muchas de ellas aceptadas en el mercado internacional. Pedro Cunill Grau señala que desde 1567 se recolectaba zarzaparrilla en Venezuela y se exportaba ocasionalmente como planta de propiedades múltiples, "puesto que a sus virtudes contra enfermedades venéreas se agregaban sus propiedades sudoríficas y depurativas."[300] Los entornos de Caracas y la cordillera de la Costa, junto a serranía del Interior se mostraban como los escenarios naturales de la planta. Según el autor:

> … la apelación de la zarzaparrilla está en la mayoría de las listas de productos exportados durante todo el período de la Venezuela Hispánica. En el tardío siglo XVI se anota su exportación directa a España en los primeros registros conservados de La Guaira referentes a 1591 y 1603, con el envío en dos navíos de 163 quintales, y entre 1612 y 1617 en cinco navíos con 213 quintales. Asimismo, en 1594 aparecen exportaciones de 28 quintales sin indicar su destino y de 9 quintales a Santo Domingo entre 1597 y 1600. En 1607 se exportaron 75 quintales. En los siglos posteriores continuó su exportación, como es señalado en 1775 con salidas de 50 arrobas a España.[301]

www.bdigital.ula.ve

Siguiendo al autor, al ser un producto estimado en el mercado, los precios de la zarzaparrilla se mantuvieron altos, "subiendo en 1809 su exportación a 6.921 libras, provenientes 5.852 libras del puerto de La Guaira y 1.069 libras de Puerto Cabello". [302] Además, entre 1837 *y* 1866, señala Cunill Grau, "se exportaron aproximadamente 141.000 libras, teniendo gran aceptación su presentación en forma de zarzaparrilla seca".[303]

No obstante, debido a la sobreexplotación del rubro la calidad del producto en el entorno caraqueño desmejoró considerablemente, a lo que se añadieron las dificultades del

[299] Alba Morales Cosme y Viesca Treviño, Carlos. "La zarzaparrilla y el análisis de la materia… p. 56.
[300] Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela*… Tomo II, pp. 343-344.
[301] Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela*… Tomo II, p. 344.
[302] *Ídem.*
[303] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

transporte a la hora de extraer del alto Orinoco y del Amazonas la variedad denominada "zarzaparrilla del Pará".[304] Finalmente, la exportación llegó a su término en 1884 momento en que las cifras comenzaron a ser negativas. Si bien en Barinas se seguiría recolectando, para finales del siglo XIX este rubro había pasado a ser parte de la historia de la economía agroexportadora del país.

MOVIMIENTO DE EXPORTACION DEL PUERTO DE LA GUAIRA
EN EL PRIMER SEMESTRE DE 1816

Productos exportados	Precios	Valor exportación Pesos	Reales
Cacao: 19.265 fanegas y 57 libras	25 $ fanega	481.637	4
Café: 10.804 quintales y 11 libras	8 $ qq.	158.432	
Algodón: 1.530 quintales y 48 libras	12 ½ $ qq.	19.131	
Cueros: 28.354 unidades	10 reales qq.	35.442	4
Añil: 38.123 libras	10 reales qq.	47.653	4
Zarzaparrillas: 93 quintales y 69 &	12 pesos qq.	1.112	
Guayacán: 2.063 qq.	2 $ qq.	4.126	
Brasil: 1.313 qq.	40 $ qq.	5.252	
Quina: 204 qq.	10 $ qq.	2.041	
Cachos: 40.000 u.	10 $ millar	400	
		7.755.227	6

Figura 21.
Movimiento de exportación del puerto de la Guaira en el primer semestre de 1816.
(Se resalta la exportación de zarzaparrilla al lado del Guayacán, Palo Brasil y Quina).
Fuente: Federico Brito Figueroa. *Historia Económica y Social de Venezuela.* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1975, Tomo I, p. 222.

www.bdigital.ula.ve

2.1.7 El comercio de las plumas: "oro blanco"

Desde una mirada económico-cultural, es importante hacer mención al comercio de las plumas, consideradas en su momento como "oro blanco". El comercio exterior a fines del siglo XIX y principios del XX en el país, tuvo múltiples aristas, una de ellas era el comercio de la plumería. Como se señaló inicialmente, durante esta etapa el café llegó a representar el rubro de mayor importancia y atención dentro del ciclo agroexportador, sin

[304] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

embargo, al revisar las listas de productos exportados en el *Boletín de la Riqueza Pública* de los Estado Unidos de Venezuela, se puede apreciar cómo para 1891 la comercialización de las plumas generaron al país importantes ingresos dentro del circuito local llanero; lo cual se tradujo también en entradas económicas para cazadores y comerciantes, quienes hallaron un mercado internacional en ascenso y lucrativo. Según algunas cifras, al cierre de la centuria se exportaban 1.262 kilogramos de plumas de aves por un valor de 17.828 Bolívares.[305]

Claro está, este hecho carecería de significado sin su asociación a la fiebre por las plumas de garzas que se dio en el "mundo civilizado", la cual comenzó a fines del siglo XIX y se prolongó hasta la segunda década del siglo veinte, llegando a imponer precios en algún momento superiores a los del oro.[306] Este fenómeno económico, tuvo como escenario cardinal la región del Alto Apure, considerada habitad natural de millones de garzas y especies de aves exóticas, atractivas a los ojos de los europeos y norteamericanos. Éstos, motivados por los patrones culturales y los valores estéticos de su tiempo, incluyeron las plumas de garza en la confección de sombreros, vestidos, gorras militares y trajes ceremoniales, promoviendo el glamur y la prestancia entre sus compradores (as), en menoscabo de la vida de la *garza blanca*, la *garza chusmita* y su ecosistema.[307]

www.bdigital.ula.ve

Aquel exótico disfrute significó la extracción de grandes volúmenes de plumas concebidas por los más ambiciosos. Se estima que entre 1890 y 1913 se llevó a cabo la matanza de 8.349.340 *garzas blancas* y de 1.464.796 *garzas chusmitas*,[308] y para 1931, según una Tabla de Productos Exportados vía Ciudad Bolívar, se extrajeron 5.469 kilos por un valor de 927.402 bolívares. Heinrich C. Franzius, comerciante hansiático, en su viaje al interior de Venezuela proveniente de Trinidad, dio cuenta de los garceros de Apure y cómo los franceses cazaban *garzas reales* blancas, con cuyas plumas hacían un gran negocio en la *Ciudad Luz*; llegando a alcanzar precios de tres mil a ocho mil francos el kilogramo. Sobre el particular escribió:

[305] Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela.* Año 1, Tomo I, N° 10, Caracas, 1891, p. 151.

[306] Véase: Pedro D. Correa. "Lugares con historia: Barbarito y las Plumas de Garza". *El Desafío de la Historia*, Año10, N° 58,2017, p. 28.

[307] Para profundizar en este punto se recomienda la obra de Alfonso J. Zerpa. *Explotación y comercio de plumas de garza en Venezuela (Fines del siglo XIX Principios del siglo XX).* Caracas: Ediciones del Congreso de la República, 1998.

[308] Alfonso J. Zerpa. *Explotación y comercio de plumas de garza en Venezuela...* p. 119.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> …perdidos en la sabana y en el mar formado por el río, navegábamos algunas veces por una especie de avenida con altos árboles a ambos lados. Se trataba de un garcero en el que anidaban cientos de miles de garzas. Un nido estaba encima del otro y tanto los árboles como los nidos se habían vuelto blancos […]. Cuando el capitán Zenón hizo sonar el pito del vapor y los pájaros se levantaron como una gran nube, el espectáculo fue impresionante e imposible de imaginar si uno no lo ha visto antes.[309]

En consecuencia, las plumas de garza, como mercancía, desencadenaron una intensa búsqueda y extracción por los extensos paisajes apureños, involucrando Casas Comerciales como la *Casa Barbarito*, la cual llegó a reconocer prontamente el significado del mercado de las plumas en Francia, Inglaterra, Alemania y los Estados Unidos. Las plumas tenían una amplia utilidad, ornamentaban los trajes de cantantes y bailarinas, cuyos testimonios son evidentes en el contexto de la *Bélle Epoque* y los centros de vida nocturna parisina de entonces. Este hecho, como lo señala Pedro Cunill Grau, ha quedado registrado en algunos carteles de baile del legendario Moulin Rouge dibujados por Henri Toulouse-Lautrec; seguramente en los depósitos de los cabarés se mantenían las cajuelas de plumas provenientes de San Fernando de Apure y Ciudad Bolívar.[310]

www.bdigital.ula.ve

Pedro Cunill Grau refiere que "hasta la cuarta década del siglo XIX, siguió primando el sentimiento estético de las aves".[311] Según su apreciación, los cambios en las modas euroamericana tuvieron una incidencia negativa en este sentido ya que las garzas se vieron diezmadas. Si bien la depresión del precio del producto redujo su exportación en el siglo XX, así como la implementación de leyes de protección a las aves por parte de los entes gubernamentales, no deja de ser inquietante la matanza que generó esta práctica en Venezuela y en otros países del continente, un tópico abierto a la investigación. Como expuso Heinrich C. Franzius: "En 1884, nos dimos cuenta de que los franceses en San Fernando de Apure compraban gran cantidad de fusiles, plomo y pólvora […] Pronto se

[309] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un Hanseático.* Caracas: Oscar Totdmann Editores, 2002, p. 29.
[310] Pedro Cunill Grau. *Biodiversidad y recursos naturales venezolanos para el mundo (Siglos XV-XIX).* Caracas: Editorial El perro y la Rana, 2007, p.140.
[311] Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela…* Tomo II, p. 277.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

supo que cazaban garzas reales blancas, con cuyas plumas se hacía un gran negocio en Paris.[312]

Por muy cruel que parezca a nuestros ojos, esta fue una realidad palpable en la Venezuela agroexportadora. De hecho en Apure quedaron las referencias de la época en que se cazaban las garzas para negociar con sus plumas. En el negocio no faltaron las casas comerciales en la región y en la capital. De hecho, muchos de los comisionistas interesados en el negocio eran estadounidenses, quienes también tenían contacto con las casas comerciales de los llanos y los comerciantes mayoristas vinculados con la matanza de aves. Según Alfonso J. Zerpa, los depredadores actuaban "movidos por el afán de lucro inmediato", debido a la gran demanda en el mercado internacional.[313]



Figura 22. Garcero, 1873, por Ramón Páez.
Fuente: Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la sensibilidad en Venezuela…* Tomo II, p. 279.

Entre las casas comerciales que destacan por su importancia para el rubro destacaban la Casa Barbarito (1916) que vio luz gracias a las firmas comerciales de Félix Barbarito (1896) y Francisco Barbarito (1903), también la firma francesa H. Ligerón, Fernández y Compañía (1895) de Felix y Ramón Fernández, la Casa Rodríguez y Pulido

[312] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste…* pp. 27 y 29.
[313] Alfonso J. Zerpa. *Explotación y comercio de plumas de garza en Venezuela…* p. 26.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

"la cual era propietaria, también, de una flotilla de veleros para el intercambio comercial con Ciudad Bolívar, el Alto Apure, Nutrias, La Unión y el Baul".[314]

Lo que no estimaron estos comerciantes fue que el hábitat garcero se convirtió en muy poco tiempo en un escenario depredado. Su destino era fundamentalmente el mercado francés ya que parís se erguía como núcleo para la manufacturación de adornos. Asimismo, el mercado británico, Alemania, Italia, Holanda, Bélgica, España y estados unidos (hasta 1914). La pluma se exhibía, era un signo de ostentación en el vestir femenino europeo, en sombreros, trajes y tocados. En el caso de América Latina, la influencia de la moda europea abrió un mercado de consumo en las principales ciudades y en los sectores de mayor poder adquisitivo. Rápidamente este escenario se vio empobrecido desde el punto de vista ecológico, generándose cambios sustanciales en el paisaje.[315] Así, en el contexto de la economía venezolana pre-petrolera, se registró una realidad que articuló naturaleza, economía y cultura en torno a *la pluma*, otro aspecto a considerar a la hora de comprender el panorama nacional dentro del periodo en estudio.

www.bdigital.ula.ve

2.1.8. De los recursos forestales a la sarrapia

Un elemento adicional de esta economía agroexportadora lo constituyó la explotación de los recursos forestales del país. Durante el siglo XIX, la dinámica republicana dio paso a los intereses económicos de grupos y personas que advirtieron el valor de la madera, el procesamiento de los frutos obtenidos de los árboles y de su corteza, a la par de la flora, la fauna y los minerales del territorio venezolano. Esto llegó a significar un punto anexo dentro de la dinámica agroexportadora nacional, afectando el paisaje del país. Como lo ha demostrado Cunill Grau, durante este periodo se dio un claro "deterioro del medio ambiente" el cual incluye estema de la tala y la deforestación, lo cual generó cambios profundos asociados con el desarrollo del poblamiento urbano. De esta manera, se genera un proceso de acumulación de beneficios por parte de los actores comerciales a

[314] Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela…* Tomo II, p. 281.
[315] Guerrero R. Aura. C. *Los paisajes de la modernidad en Venezuela (1811-1960).* Mérida (Venezuela): Universidad de los Andes, 2009.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

expensa de la depredación de los suelos y el usufructo de la biodiversidad.[316] En palabras del autor:

> A los daños en paisajes culturales ocasionados por acciones bélicas en la guerra de la Emancipación y en la guerra de la Federación, que se concentran en ambientes urbanos y suburbanos, se agregan deterioros ambientales por acciones vandálicas en zonas de dependencia urbana en función del lucro económico inmediatista. La expansión de grandes y medianos establecimientos de exportación, de pequeñas manufacturas y de agroindustrias elementales, con el enriquecimiento de empresarios, comerciantes urbanos y propietarios rurales absentistas tuvo en contrapartida no sólo el empobrecimiento de amplios sectores de peones y recolectores, sino también el simultáneo deterioro del medio ambiente en múltiples paisajes en los entornos urbanos y en sus zonas de influencia, expresándose en la disminución de productos naturales, tanto de materias primas para alimentación, vestimenta y energía doméstica, como asimismo en expoliaciones selectivas de recursos naturales, en especial, de minerales, fauna y flora silvestre.[317]

Este deterioro ambiental permite hacer una distinción entre las ideas sobre un pasado bucólico, romántico y literario, frente a otro donde la realidad estaba caracterizada por una búsqueda incesante de recursos naturales con demanda internacional. Pongamos por caso la explotación de madera. Como lo expuso Juan Larrazabal a mediados del siglo XIX:

> En los desmontes se sacrifican indiscretamente todos los árboles, y caen bajo la hacha exterminadora robustos caobos y caobanos, corpulentos cedros, antiguos guayacanes, copaibos, curtidores, almendros, granadillos, angelinos, &.ª, &.ª,&.ª, maderas preciosas, que después devora el fuego en breves días. Los cortes de leña para carbón sacrifican también árboles de algún precio, que ni se reponen ni es posible conseguirlos en tres generaciones. De resultas de esa tala asoladora y del sistema de imprevisión con que se hace no será extraño que se vean transformados dentro de poco, nuestros bosques, y que se haga entonces sumamente costosa la adquisición de materiales. Hoy es, y ya en algunos pueblos cabeceras de cantón y mucho más en esta capital, se siente el alto precio de la leña, indispensable para los usos domésticos, y se sentirá cada vez más, así como también el alza de las maderas de construcción: resultado consiguiente de la destrucción de los bosques, esto es, á la destrucción impremeditada y absoluta.[318]

[316] Para este punto se recomienda ampliamente la lectura del artículo: Pedro Cunill Grau. "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, N°15, Madrid, 1995, pp. 247-256.
[317] *Ibídem.*, p. 247.
[318] Juan Larrazabal. *Estadística general de la provincia de Caracas en 1855*. Caracas: Imprenta de Salvador Larrazábal, 1856, pp. 17-18.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De esta forma, es posible encontrar otra arista de la problemática del país en la época: lo que Cunill Grau llama "el empobrecimiento de ambientes forestales". Este punto es importante, toda vez que permite observar de cerca la relación entre la explotación de maderas finas, de tinte y de curtiente, entre otras especies selectas, y la exportación. De hecho, los comerciantes urbanos que se encontraban apostados en puertos como La Guaira, Puerto Cabello, La Vela de Coro, Maracaibo y Carúpano, llegaron a estar íntimamente conectados con esta dinámica de explotación y comercialización.[319] Como escribe el autor:

> Grandes comerciantes urbanos y portuarios habilitaban a multitud de taladores de maderas finas que tenían gran demanda en la exportación por el auge en Europa de mueblería de marbete y ensamblados de maderas policromadas duras, penetrando durante todo el siglo XIX incluso a comarcas aisladas y virtualmente vírgenes, como se evidenció en las cabeceras de los ríos Apón, Negro, Yasa y Santa Ana en la subregión de Perijá, talando y exterminando concentraciones de cañada (Tabebuia chrysea), canalete (Trichilia spondiodes), cedro (Cedrela mexicana), caoba (Swietenia candollei), ébano (Casalpinia Granadillo) y gateado (Astronium graveolens).[320]

www.bdigital.ula.ve

A ello se sumó, la búsqueda de bálsamos, aceites vegetales y productos medicinales de selvas y bosques venezolanos, lo que hacía que los comerciantes apostados en los distintos puertos mantuvieran relaciones estrechas con las casas importadoras, fueran estas americanas o europeas.[321] Según Cunill Grau, "sólo en el año económico de 1873-1874 se exportaron del puerto de La Vela de Coro a Curazao y Aruba más de 30.000 kilogramos de madera de tinte y 264.597 kilogramos de dividive".[322] El asunto de fondo era comerciar para obtener ganancia, y las maderas encontraron mercado internacional lo que hacía que los puertos fueran de gran valor para el comerciante. Desde estos enclaves, se hacían los trasbordos que daban pie a los viajes comerciales al exterior. En esta dinámica, los comerciantes exportadores, lograron trasladar recursos naturales entre 1870 y1890 gracias

[319] Pedro Cunill Grau. "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX"… Consúltese el apartado "Comerciantes portuarios y Empobrecimiento de ambientes forestales", pp. 249-251.

[320] Pedro Cunill Grau. "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX"… pp. 249-250.

[321] Los datos aportados por el citado autor señalan, entre otros, Simaruba *(Simaruba amara),* raíz de mato (*Aristiochia barbata*), cebadilla *(Schoenocaulon officinale),* bálsamo de copaiba en sus variedades marabina *(Copaifera langadorffli)* y oriental *(Copaifera officinalis),* aceite de carapa *(Carapa guianensis),* zarzaparrilla, sangre de drago *(Pterocarpus officinalis)* y sarrapia *(Coumarouna odorata).* A ello se suma el dividive (*Caesalpinia coriana*), el bresilete (*Haematoxylon campechianum*), palma carata *(Sabat maurielaeforme)* y palo de mora (*Chlorophora tinctoria*)

[322] Pedro Cunill Grau. "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX"… p. 250.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

a la presencia de puertos como el de Ciudad Bolívar. De hecho, en esta parte del país no dejaban de aparecer las noticias de la capital y el influjo del gobierno. En alguna oportunidad Antonio Guzmán Blanco "había metido a todos los comerciantes por tres días en la cárcel por un remitido sobre el monopolio de la sarrapia".[323]

Sobre este producto hay referencias notables, al parecer la primera exportación que se conoce de sarrapia ocurrió en 1846. Por su aroma, la sarrapia pasó a ser una atractiva mercancía para la industria de la perfumería, la fabricación de jabones, perfumes, tabacos, o como sustituto de la vainilla. Su importancia comercial se destaca entre 1890 a 1965, teniendo a Ciudad Bolívar como un centro significativo de su comercio en el siglo XIX. Las casas mercantiles asentadas en el estado Bolívar exportaban la sarrapia a EE.UU, Gran Bretaña, Alemania, Italia y Francia. Este comercio se hacía gracias a los viajes que se realizaban a través de la red vinculada con el puerto de Ciudad Bolívar. Actualmente, es uno de los árboles emblemáticos de Venezuela.

Con el trascurrir del tiempo, se presentó también la combinación de actividades que afectaron aún más el ambiente natural de la Venezuela decimonónica. La búsqueda de oro en Guayana, por ejemplo, generó que muchos árboles fueran utilizados para dinamizar las labores de fundición. No hay que olvidar que para la época, las compañías mineras consumían madera de los bosques para sus actividades diarias. Adicionalmente, a partir de 1860 se desarrolla otra actividad relacionada con la riqueza natural: la explotación del caucho en el Amazonas. Esto permitió otra dinámica comercial importante, cambiando la geografía nacional en los lugares de acopio del caucho. Estos lugares se movían bajo el pulso del transbordo del mismo en las temporadas de cosecha.

Finalmente, debe tomarse en cuenta, que este escenario agrícola nacional, estuvo acompañado de dos actividades importantes para la economía, aunque cada una dentro de su propio ámbito geográfico y productivo. Por un lado, la *ganadería*, que representó desde la época colonial una actividad que dio pie a la entrada de recursos económicos en amplias zonas del país y que en el siglo XIX se vio afectada por los conflictos internos. Y, por

[323] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste…* p. 23

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

otro, la *minería* que cerró el ciclo de entradas de recursos, también con sus peculiaridades y particularismos geográficos.

2.1.8 Ganadería, carnes y cueros

Como se ha señalado en trabajos de primer orden sobre el tema de la ganadería en Venezuela y sus actividades afines,[324] ésta ha sido una actividad de gran importancia en el desarrollo histórico del país, desde el periodo colonial hasta el presente, teniendo una impronta en los estudios sobre la hacienda y el hato en el marco de la estructura económica, social y política venezolana.[325] Pese a lo señalado por Arcila Farías, en cuanto a que la ganadería ni en el pasado colonial, ni en el siglo XIX, fue una ocupación de "mucho provecho", debido que aparte de cubrir la inmediata necesidad de carne todo el beneficio se reducía a las pieles y a la grasa,[326] es fundamental reconocer su valor tanto económico como cultural.

www.bdigital.ula.ve

La ganadería representó una fuente económica en ascenso e incluyó la apropiación temprana de ganados salvajes que vagaban por el llano.[327] La presencia del hato como centro de esta actividad, tuvo su impronta debido a las condiciones geográficas de los territorios y el proceso de apropiación de la tierra.[328] La presencia en el paisaje llanero de

[324] Entre estos trabajos destacan: Luis García Müller, "Evolución histórica del hato en Barinas y el comercio del cuero y del ganado". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 16, Año IV, Caracas, 1986, pp. 523-536; Eleazar Córdova Bello, *Aspectos históricos de la ganadería en el Oriente venezolano y Guayana*. Caracas: ediciones Historia, 1962; Gastón Carvallo, *El hato venezolano*. Caracas: Fundación Editorial Tropykos, 1985; Luis González Vale, *Datos para una historia de la ganadería venezolana*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1968; Adelina Rodríguez Mirabal, *La formación del latifundio ganadero en los llanos de Apure: 1750-1800*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1987; Julio de Armas, *La ganadería en Venezuela: ensayo Histórico*. Caracas: Congreso de la República, 1974; Manuel Pinto, *Un censo ganadero: contribución a la historia de la ganadería en Venezuela*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1980; y Adolfo Rodríguez, *El hato llanero: resultado de una investigación exploratoria.* San Juan de los Morros: Ediciones Sabanera del Centro de Estudio del llano, 1981; entre otros.

[325] Consúltese: Héctor P. Pérez Ángel. "La hacienda y el hato en la estructura económica, social y política de los llanos colombo-venezolanos durante el período colonial". *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N°11, Mérida (Venezuela), 2007, pp. 127-146.

[326] Eduardo Arcila Farías. *Evolución de la Economía en Venezuela*… p. 53.

[327] Consúltese: Armando González y José Chirinos. "Derecho de aucción y élite ganadera en el llano de Venezuela, siglo XVII". *Boletín Americanista*, Año LXIX, Nº 79, Barcelona (España), 2019, pp. 173-193.

[328] Véase: Adelina Rodríguez Mirabal. *La formación del latifundio*...

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

cientos de cabezas de ganado, marcó su demanda nacional e internacional (fundamentalmente en el Caribe), alcanzando un lugar nada desdeñable a nivel de comercialización, un hecho que no puede obviarse en un contexto agroexportador como el que se viene describiendo hasta ahora.

En el siglo XIX, la ganadería se vio afectada por las guerras en los llanos, lo que generó un conjunto de modificaciones que tuvieron una incidencia directa en su desarrollo y beneficio. Tanto la Guerra de Independencia como la Guerra Federal, constituyeron acciones bélicas de gran impacto en el ámbito ganadero con repercusiones a nivel local, regional y nacional.[329] La Guerra trajo consigo la perdida de capitales, vidas humanas, interrupción del comercio, perdida y retraso en las unidades de producción, afectación a la agricultura y, como ha de suponerse, menoscabo a la ganadería. El robo de ganado (abigeato), el contrabando de cueros y el sacrifico de los animales en batalla formó parte de la realidad. A ello se añadió la migración de rebaños enteros a otras partes del país, afectando las faenas.[330] Como ha escrito Adelina Rodríguez Mirabal:

www.bdigital.ula.ve

> Finalizada la Guerra de Independencia, la economía venezolana entró en un proceso de lenta recuperación. Muchos hacendados se habían arruinado. La situación se agravaba por la ausencia de brazos para el trabajo de los campos y para las faenas pecuarias. Esta situación, que había comenzado con la guerra y se había incrementado en el período comprendido entre 1821 y 1830, alcanzó un grado alarmante en las últimas décadas del siglo XIX.[331]

Ahora bien, esto no cesó a partir de 1864, por el contrario, las escaramuzas políticas y las guerras civiles que no menguaron hasta el siglo XX, pusieron en riesgo a muchos hacendados moldeando la dinámica pecuaria. Por ende, se puede precisar que tampoco en este campo fue fácil impulsar una exportación lo suficientemente amplia y sólida. Al igual que en otros rubros nacionales, el sector ganadero se resintió debido a las contradicciones políticas y las circunstancias agresivas de la época. No obstante, según Ramón Veloz, para el año económico 1871-1872, los informes consulares dan cuenta que con destino a los

[329] Naudy Trujillo Masciala y Milva Javitt Jiménez. "Ganadería en las Sabanas del Río Sarare: objetivo militar durante la Independencia y la Guerra Federal de Venezuela". *Mayéutica. Revista Científica de Humanidades y Artes*, Año 6, Vol. VI, Barquisimeto, 2018, pp. 95-143.

[330] Para una visión de conjunto sobre el tema, véase: Adelina Rodríguez Mirabal. "Ganadería". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela.* Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo II.

[331] Adelina Rodríguez Mirabal. "Ganadería". En: Fundación Polar… p. 240.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

puertos de Hamburgo y Nueva York se exportaron cueros de res por un valor de Bs. 1.587.895,00.[332] Adolfo Rodríguez, ha señalado que el volumen de la exportación de cueros se mantuvo en un promedio de 250.000 unidades anuales durante las tres últimas décadas del siglo XIX, "notándose un leve repunte para el año económico 1899-1900 en que la exportación de cueros de res arrojó una cifra de 484.000 unidades".[333]

No será sino hasta comienzos del siglo XX cuando las nuevas perspectivas de desarrollo entren a jugar un rol definitivo en este sentido, ampliando el abanico de posibilidades para la explotación del potencial ganadero nacional (Figura 23). Como los han expuesto algunos autores:

> Destaca en ese sentido, la fundación en Venezuela de la compañía inglesa The Lancashire General lnvestment Co. en 1908, la cual, de manera aislada y en beneficio exclusivo de sus haciendas, incentivó la importación de ganado cebú para el cruce con el criollo, modernizando asimismo las instalaciones ganaderas, potreros y abrevaderos». Se crea «...una planta congeladora de carnes, en Puerto Cabello (1910), con miras a fomentar la exportación de carnes, lo cual se logró con cierta lentitud».[334]

www.bdigital.ula.ve

Asimismo, se debe señalar que el papel de la ganadería en la primera década del siglo XX, asumió la dinámica global que impuso el cambio de siglo y el cambio generacional que imprimió la Gran Guerra. La producción pecuaria tomo un nuevo matiz bajo la figura del general J. V. Gómez, quien con el apoyo de los capitales internacionales abrió un nuevo capítulo en este sentido. Como señala José Rojas López:

> La I Guerra Mundial (1914-1918) agilizó la producción pecuaria, respaldada por el dictador y la Compañía Inglesa, los mayores latifundistas de los llanos. Los ganaderos aprovecharon el canal de exportación de la *Venezuelan Meat Export Company*, filial de la Compañía Inglesa, primera congeladora de carne instalada en Puerto Cabello en 1910. Las exportaciones de cueros, ganado en pie y carne congelada subieron de dos millones de bolívares en 1910 a casi nueve millones en 1920.[335]

---

[332] Ramón Veloz. *Economía y Finanzas de Venezuela 1830-1944…* p. 159.

[333] Adolfo Rodríguez. "Cueros". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo I, p. 948.

[334] Edgar Abreu Olivo y otros. *Entre campos y puertos…* p. 388.

[335] José Rojas López. *Del agrarismo histórico a los desafíos del desarrollo territorial en Venezuela*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Instituto de Geografía y Conservación de los Recursos Naturales, Facultad de Ciencias Forestales y Ambientales, 2016, p. 90.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Ahora bien, el tema de la ganadería representa un punto crucial en nuestra investigación, ya que no se trata solo de ganadería vacuna, sino también de *ganadería caballar* y *ganadería mular*, fundamentales para el desarrollo de los viajes comerciales. En este sentido, resulta necesario hacer una doble valoración sobre lo que significó, dentro del periodo en estudio (1864-1914), estos dos renglones de la ganadería nacional.



www.bdigital.ula.ve

Figura 23. El "nuevo Matadero de Caracas" Schael, 1898.
Fuente: Edgar Abreu Olivo y otros. *Entre campos y puertos…* p. 391.

Siguiendo los datos aportados por Rodríguez Mirabal, es posible prever cómo, a fines del siglo XVIII, la producción de ganado caballar llegó a alcanzar cifras significativas para el contexto vigente, considerándose como un área de provecho sustancial para los territorios donde se realizaba la actividad de cría. De tal forma que, para la primera década del siglo XIX, esta riqueza "se hallaba representada por 180.000 caballos y 90.000 mulas".[336] Estas últimas, habrán de jugar un gran protagonismo en la economía de la época, ya que su eficacia como medio de transporte se hacía valer tanto en la paz como en la guerra. Las mulas fueron animales útiles en el siglo XIX, como se verá en el punto siguiente, su lugar en la dinámica de desplazamiento rural y urbana de las ciudades y

[336] Adelina Rodríguez Mirabal. "Ganadería". En: Fundación Polar… p. 242.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

poblados de Venezuela era sustancial, así como para el tránsito de las mercancías entre los puertos y los puntos del comercio del interior del territorio (Apéndice 13).

La producción de ganado mular venezolano se abrió mercado en el Caribe, ya que siendo estas más fuertes que un caballo y menos costosa, generaba grandes ventajas para su dueño. Sin duda, las mulas representaron una parte importante dentro de las actividades agrícolas de plantación. Si bien la peste y otras afecciones naturales causaban estragos en las manadas, la producción de ganado mular fue necesaria, así como la de asnos (Figura 24).

LA GANADERIA EN 1873-1886

	En 1873	En 1876	En 1883	En 1886
Ganado vacuno	1.389.202	2.158.267	2.926.733	5.275.481
Cabras y ovejas	1.128.273	2.309.418	3.490.563	4.645.858
Caballos y mulas	141.000	348.835	539.306	622.306
Burros	281.000	519.830	658.764	769.920
Cerdos	362.597	669.112	976.500	1.439.185
Total cabezas:	3.302.072	6.005.452	8.591.866	12.752,750

www.bdigital.ula.ve

Figura 24. La ganadería en 1873-1886
Fuente: Federico Brito Figueroa. *Historia Económica y Social de Venezuela…* Tomo I, p. 299.

Las acémilas soportaban y trasladaban grandes cargas de manera dócil, lo que hacía que las travesías se realizaran de modo efectivo y con menos riesgo, por tal motivo, eran codiciadas por los hacendados, comerciantes y demás actores del circuito económico local y nacional. La carga de mercancías y productos se podía realizar por áreas escarpadas y por superficies altamente dificultosas, donde muchas veces para un caballo resultaba intransitable. En definitiva, una historia del comercio en la Venezuela agroexportadora no tendría mucho asidero sin una revaloración de lo que significaba ir a "lomo de mula".

En cuanto al cuero cabe destacar que la explotación de cueros de venados se vino registrando desde el siglo XVIII cuando se enviaban piezas a España y el Caribe. Por

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Ciudad Bolívar salían con dirección al exterior en el siglo XIX, y en el siglo XX la moda europea y estadounidense elevó su exportación. De esta manera, las talabarterías se exhibían como parte de la dinámica comercial del cuero, así como las curtidurías. Como señala Pedro Cunill Grau, "Revelador es el caso de los comerciantes de Barinas, quienes los vendían a comerciantes de Puerto Cabello, Barquisimeto; La Guaira y Ciudad Bolívar. Estos comisionistas los remitían a Nueva York".[337] Otros cueros que se cotizaban eran los de caimán, baba, boas, anacondas, felinos, primates y chigüires, entre otras especias de la fauna venezolana.

2.1.9 Minería venezolana

En un territorio tan diverso como el venezolano y con áreas territoriales tan antiguas como las de Guayana, era de esperarse que se desarrollara otra arista de la economía: la minería. En este trabajo se considera su abordaje debido a que, en primer lugar, forma parte de la historia económica venezolana desde la colonia hasta nuestros días y, en segundo, porque los rubros mineros — aparte del oro — como la plata, el cobre y el carbón, forman parte de un cuadro que se antepone a la condición de país petrolero. La explotación de estos minerales, representó para el país un momento de expectativa que halló en la riqueza aurífera su cenit, sin embargo, debe evaluarse con mucho cuidado, ya que su historial no es del todo definitorio. Un dato importante en este sentido, es el que planteó Antonio Arellano Moreno al señalar que:

> La economía Venezolana fue en sus orígenes una economía esencialmente minera, por cuanto eran los metales preciosos el nervio de la política mercantilista. Pero esta economía extractiva necesita , para poder subsistir y ampliar su radio de acción, de la presencia de una economía agropecuaria que suministrara los abastecimientos de colonos y trabajadores; de allí que al lado de las actividades mineras se fue desarrollando la actividad agropecuaria, no como objetivo predominante, sino como condición para la existencia de la explotación minera. Esto explica por qué las primeras estadísticas que se conocen acusan exportaciones de tipo minero antes que exportaciones agropecuarias.[338]

[337] Pedro Cunill Grau. "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX"… Tomo 2, p. 332.
[338] Antonio Arellano Moreno. *Orígenes de la Economía Venezolana.* Caracas: Ediciones Edime, 1960, p. 11.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

No obstante, desde las primeras exploraciones, Venezuela no representó un atractivo minero, la modesta extracción fue poca para el colonizador, en comparación con otras regiones del continente. Será con el paso del tiempo que esta realidad cambie y beneficie a zonas particulares dentro del territorio nacional. Como lo ha expuesto José Murguey:

> La antigua Provincia de Venezuela se caracterizó, entre otras cosas, por su ínfima importancia minera para la Corona de España. El esfuerzo de los conquistadores españoles y alemanes que se adentraron en el territorio venezolano, en búsqueda de los minerales preciosos, muy poco fue compensado con los resultados obtenidos, lo que originó que desde un comienzo se considerara y catalogara como una de las provincias más pobres de España en América" [339]

Con el tiempo, y más allá del imaginario concebido en torno al mito de "El Dorado",[340] la actividad minera tomó su curso y Venezuela encontró los beneficios de su comercialización.[341] Ahora bien, aunque esta épica aurífera amerita de un tratamiento amplio, para efectos de esta investigación se señalarán solo los aspectos más resaltantes relacionados con el siglo XIX, específicamente, con el periodo 1864-1914. Siguiendo a Aníbal Martínez, es posible situar el primer hallazgo de oro importante en 1853, en el río Yuruari. Este encuentro dio pie a la primera compañía minera fundada en 1860, que dio inicio al interés aurífero a una escala mayor, generando cambios económicos y culturales importantes para la región. Como expresa el autor:

> Durante los 30 años siguientes, el asedio frenético de los mineros transformó en centro de logística a Upata y en centros de comercio a Guasipati y Tumeremo, más El Callao, la nueva ciudad del oro guayanés que tuvo electricidad primero que Caracas, así como una activa vida cultural.[342]

[339] José Murguey Gutiérrez. *La explotación aurífera de Guayana y la conformación de la compañía minera de "El Callao" 1870-1900*. Ciudad Bolívar: Corporación Venezolana de Guayana, Minerven, 1989, p.11.

[340] Para este punto consúltese: Lucien Morisse. *Excursión a El Dorado*. Caracas: Cochano Films, 1985 y Chjalmar Ekman. *El mito de El Dorado: invención, despliegue y recepción de un imaginario geocultural* (Memoria de grado). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Escuela de Historia, 2009.

[341] Antonio Izard Bonet. *La leyenda del oro y su realidad.* Caracas: Monte Ávila, 1973.

[342] Aníbal Martínez. "Oro". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo II, p.1178.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En este nuevo escenario, comienzan a contabilizarse las minas de El Callao Viejo y Caratal, lo que llevó a un movimiento demográfico importante debido a la búsqueda de riqueza. Según Martínez, a partir de 1860 se empezaron a instalar maquinarias a vapor, modernizando así "la extracción y molienda de la mena".[343] La extracción de oro con benéficos notables se dio en 1885, momento en que se alcanza la mayor cantidad extractiva, lo que incentivaba la búsqueda y la destreza en el manejo de los medios de explotación. A finales de siglo, aparecerá en escena una compañía inglesa de minería en El Callao, abriendo una etapa de interés de búsqueda y extracción por parte de los intereses europeos.[344]

Con el tiempo aparecerá la población de El Dorado como un sitio icónico de la minería venezolana en esta parte del país. Como lo ha señalado José Murguey, después de 1860 aparecieron compañías al lado de los "solitarios mineros" para explotar y procesar el mineral (Figura 25). A partir de entonces la explotación de oro se hacía con mano privada o en grupos, "sin más exclusividad ni discriminación que las que podían resultar de la fuerza bruta, la pericia, la buena suerte y las intuiciones inspiradas por Manoa."[345] Algunos autores han considerado este momento como crucial en la épica aurífera decimonónica del país debido a que involucro el interés internacional.

www.bdigital.ula.ve

COMPAÑIAS	MAQUINAS	FUERZAS DE CABALLO	NUMERO DE PILONES	TAREAS DE LEÑA QUE CONSUME CADA 24 HS.	LUGARES	VALORES EN VENEZOLANOS
Exploradora y Minera del Orinoco	1	40	25	10	Anacupai	250.000
Id.	1	150	60	11	Corina	
Remington	1	20	30	10	Piedras Sueltas	65.000
Potosí	1	70	20	10	La Iguana	175.000
Gesellschaft Hansa	1	45	20	10	Los Frailes	150.000
Nueva York y Mocupia	1	20	12	10	Yagual	150.000
Id.	1	20	10	10	Chile	
Caratal	1	25	10	7	Tigre	65.000
Sud América	1	65	30	10	Panamá	200.000
Callao	1	60	25	10	Callao	250.000
Totales	10	515	242	98[1]		1.305.000

1 Cada tarea se compone de una pila de dos metros cuadrados de trozos de madera de setenta centímetros de largo y de grueso proporcional.

Figura 25. Compañías establecidas en la región aurífera del Yuruari (1876)
Fuente: José Murguey Gutiérrez. *La explotación aurífera de Guayana*… p. 18.

[343] *Ídem.*
[344] Los estudios de José Rafael Ricart sobre la demostración de la riqueza metalúrgica en las regiones de Venezuela revelan su importancia para el país a finales del siglo XIX.
[345] Manuel Egaña. *Venezuela y sus minas*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1979.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Una de las consecuencias de esta extracción es que Guayana se convirtió en un centro de atención para los inversionistas extranjeros interesados en las vetas de cuarzo aurífero, dándo inicio a un proceso de expoliación y otorgamiento de concesiones a compañías extranjeras. Como expone Adelina Rodríguez, se trata de un periodo significativo de la historia del oro en Venezuela, "ya que marca el comienzo de un verdadero ciclo de explotación comercial a gran escala y la incorporación del mineral aurífero como rubro de exportación, dada su amplia demanda en los mercados nacional e internacional".[346]

Sin duda la explotación del oro en Guayana forma parte del contexto del siglo XIX, particularmente la zona del Yuruari. Resalta de este proceso el impacto que tuvo la actividad aurífera artesanal, la cual alcanzó niveles de tecnificación importantes para la época. En consecuencia, desde los primeros hallazgos impulsados por la búsqueda de riqueza inmediata, pasando por el proceso de exploración, extracción y productividad *in situ*, hasta llegar a una política nacional de resguardo de las minas, se traza una línea temporal que involucra un conjunto importante de elemento que hacen de la segunda mitad del siglo XIX una época significativa de esa "odisea dorada".[347] De forma paralela, al paso del tratamiento minero del suelo se generó un impacto ecológico que puso en detrimento la naturaleza exuberante del paisaje venezolano, no sólo en Guayana sino en otras partes del país. Como lo ha expuesto Pedro Cunill Grau:

www.bdigital.ula.ve

> En varios sitios de la Venezuela del siglo XIX, particularmente en Yaracuy y Guayana, se constató a partir de campamentos el devastamiento de recursos naturales del medio ambiente por el establecimiento de explotaciones mineras, donde se desencadenó el proceso de floreo o extracción selectiva de sólo altas leyes de metal, al limitarse a las explotaciones superficiales o de poca profundidad de yacimientos de alto contenido de cobre y de oro, lo que impidió la persistencia de poblamientos más estables y ligados sostenidamente al espacio subregional, abortando la posibilidad de que estos campamentos mineros evolucionaran ulteriormente hacia conformaciones de ciudades consolidadas con variadas funciones

[346] Adelina Rodríguez. "El colapso del Callao: la crisis de la producción aurífera en Guayana a fines del siglo XIX". *Tiempo y Espacio*, Nº 62, Caracas, 2014, p.189.

[347] Para profundizar más sobre esta historia del oro se recomienda la consulta del libro: Banco Central de Venezuela. *El Libro del Oro en Venezuela*. Caracas: BCV, 2010. Especialmente los trabajos de Antonieta del Valle Camacho Sabala. "De la utopía de El Dorado a la realidad de El Callao"; Sigfrido Lanz Delgado "La producción aurífera en Guayana en el siglo XIX"; y "El ciclo del oro en la Guayana del siglo XIX".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

económicas. Además estas producciones mineras se acompañaron con el raleo de la vegetación local y la franca disminución de la fauna silvestre [348]

En la primera mitad del siglo XIX, algunas regiones del país comenzaron a ser exploradas por nacionales y extranjeros en busca de oro, hasta que en los años cincuenta se confirmó de forma definitiva los rumores sobre la presencia de oro, lo que dio inicio a un ciclo de oro que encuentra hoy su legado.[349] Esto ha permitido, a lo largo del tiempo, realizar un examen más minucioso sobre lo que han significado las minas para Venezuela,[350] así como los aspectos fundamentales de la industria minera en Venezuela,[351] cuyo alcance llega hasta el periodo petrolero.[352]

De esta forma, el oro se constituye en parte de la economía nacional y parte de la riqueza del país.[353] Lo que luego se va a convertir en un aprovechamiento más tecnificado e industrializado, con profundas repercusiones en el siglo XX. [354] De ahí la necesidad que el abordaje de estos temas no se vea sólo como un recordatorio de un periodo olvidado del país, o como motivo de estampas decimonónicas dentro del proceso de consolidación nacional (Figura 26), sino como un temática que encierra una historia que comienza en los yacimientos auríferos en Guayana y El Callao, fundamentalmente, y se prolonga hasta la actualidad.[355]

www.bdigital.ula.ve

[348] Pedro Cunill Grau. "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, N° 15, Madrid, 1995, p. 251.
[349] César Balestrini Contreras. *Economía minera y petrolera*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1959.
[350] Manuel Egaña. *Venezuela y sus minas*…
[351] José R. Liccioni. *Aspectos de la industria minera en Venezuela*. Caracas: Ministerio de Minas e Hidrocarburos, 1978.
[352] Salvador de la Plaza. *La economía minera y petrolera en Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1980.
[353] Véase: Víctor López. *El oro en Venezuela*. Caracas: Ministerio de Energía y Minas, 1981; Alberto Sívoli Grisola. *Venezuela y sus riquezas minerales*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1967; S. F. Tucek. *Oro y diamantes en Venezuela*. Caracas-Madrid: Edime, 1956.
[354] Dionisio Zozaya Figuera. *La industria minera de Venezuela*. Caracas: Ministerio de Energía y Minas, 1978.
[355] José Murguey Gutiérrez. "Hacia una historia de los yacimientos auríferos en Guayana y El Callao". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Vol. 5, N° 18, Caracas, 1987, pp. 219-226.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

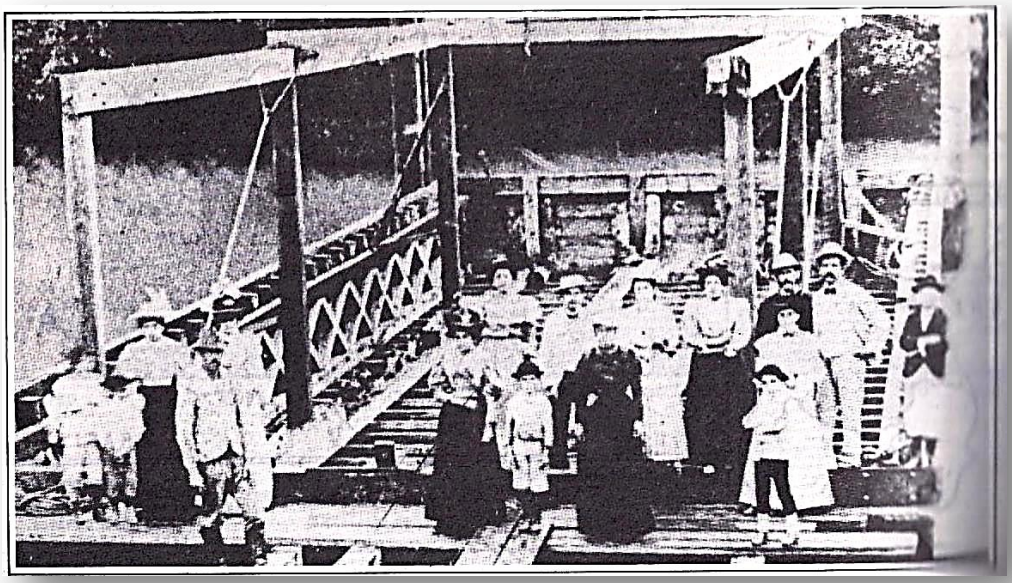


Figura 26. Viajeros en la Chalana de la Draga de la Compañía ´The Yuruary Dredging Co´.

Fuente: *El Cojo Ilustrado*, Año VIII, N° 180 (Caracas, 15 de junio de 1899), p. 409.

www.bdigital.ula.ve

De esta forma, es posible tener un cuadro general del papel que jugaron las unidades de producción y los rubros agrícolas más destacados de la Venezuela agroexportadora, sin duda, componentes significativos de los viajes comerciales que permitieron conectar el territorio venezolano con los principales epicentros culturales y económicos del mundo. Esta dinámica permitió impulsar el intercambio de productos cuya carga cultural es innegable, los cuales jugarán un rol importante en el establecimiento de las bases de la nación dentro del contexto americano.

Como se puede inferir, hay cinco puntos a considerar que permiten asumir una mirada integral de la realidad del país en el tiempo señalado:

1. Para 1864, Venezuela hereda una dinámica política producto de dos guerras que determinaron su surgimiento y su rumbo como nación, con consecuencias políticas determinantes para la construcción del Estado moderno.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

2. Durante el periodo 1864-1914, el país experimenta una dinámica de búsqueda de la riqueza a partir del reconocimiento de la potencialidad de su suelo y los productos demandados en el mercado internacional, tal y como se puede apreciar a nivel estadístico.[356]

3. La vinculación con los mercados foráneos a través de los agentes comerciales establece rutas de comercio que se van fortaleciendo o desapareciendo, según el caso, a partir del tipo de rubro explotado y las condiciones geográficas de la región donde se produce, generado un mayor (o menor) contacto con el mundo.

4. La sociedad venezolana experimenta una serie de cambios debido a que la propia dinámica del país demanda acciones por parte de los actores involucrados, el debate entre la república civil y el mando militar no solo es nacional sino local, interrumpiendo una verdadera cohesión republicana.

www.bdigital.ula.ve

5. Se consolidan múltiples expresiones culturales dependiendo de la zona del país, lo que da cuerpo a una diversidad de formas de vida y maneras de ser del venezolano que se traducen en fenotipos, expresiones, tradiciones y leguaje, etc.

[356] Consúltese: Asdrúbal Baptista. *Bases cuantitativas de la economía venezolana 1830-1989.* Caracas: Comunicaciones Corporativas D., 1991.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Producción Agrícola: 1832-1920

(Millones de bolívares de 1936)

	Producción Agrícola	Exportaciones Venezolanas	% del PTB Exportado		Producción Agrícola	Exportaciones Venezolanas	% del PTB Exportado
1832	32,6	6,9	0,212	1877	117,4	24,2	0,206
1833	31,0	7,0	0,227	1878	93,6	22,0	0,235
1834	31,8	7,4	0,232	1879	103,3	23,2	0,225
1835	38,0	8,4	0,222	1880	156,5	36,6	0,234
1836	54,5	12,5	0,229	1881	174,5	35,9	0,206
1837	63,4	11,9	0,188	1882	219,1	48,0	0,219
1838	57,2	12,9	0,225	1883	156,4	34,6	0,221
1839	62,5	14,2	0,228	1884	177,9	36,8	0,207
1840	66,7	14,2	0,213	1885	199,6	41,1	0,206
1841	89,8	19,4	0,216	1886	169,7	38,0	0,224
1842	82,3	17,5	0,213	1887	169,5	36,4	0,215
1843	75,5	16,5	0,219	1888	187,9	40,2	0,214
1844	70,1	16,2	0,231	1889	162,4	36,1	0,222
1845	89,2	19,4	0,218	1890	187,6	40,3	0,215
1846	82,5	17,0	0,206	1891	161,5	36,2	0,224
1847	73,3	16,5	0,225	1892	150,3	31,3	0,208
1848	81,9	14,9	0,182	1893	206,6	42,3	0,205
1849	67,3	12,9	0,192	1894	175,4	37,0	0,211
1850	97,8	19,7	0,201	1895	183,0	40,4	0,221
1851	97,1	19,4	0,200	1896	177,5	40,1	0,226
1852	82,0	18,0	0,219	1897	172,3	36,9	0,214
1853	88,2	20,3	0,230	1898	215,5	44,4	0,206
1854	98,4	20,5	0,208	1899	260,4	54,2	0,208
1855	95,2	20,3	0,213	1900	212,0	45,8	0,216
1856	84,1	21,6	0,257	1901	210,4	44,2	0,210
1857	70,8	15,2	0,215	1902	125,5	27,0	0,215
1858	111,3	22,5	0,202	1903	262,4	58,3	0,222
1859	93,8	21,3	0,227	1904	234,6	48,6	0,207
1860	66,2	15,5	0,234	1905	235,8	51,6	0,219
1861	89,1	20,5	0,230	1906	187,1	42,1	0,225
1862	91,1	17,0	0,187	1907	204,7	45,2	0,221
1863	62,1	14,2	0,228	1908	236,9	46,7	0,197
1864	79,5	17,6	0,221	1909	230,0	50,8	0,221
1865	102,8	22,6	0,220	1910	210,4	47,8	0,227
1866	95,4	22,4	0,235	1911	221,9	49,5	0,223
1867	46,5	10,0	0,214	1912	247,9	53,3	0,215
1868	67,6	15,2	0,225	1913	320,9	70,9	0,221
1869	89,5	19,1	0,213	1914	303,8	58,0	0,191
1870	121,1	25,3	0,209	1915	284,9	59,8	0,210
1871	93,6	23,3	0,249	1916	240,6	58,9	0,245
1872	107,7	22,7	0,211	1917	366,0	70,6	0,193
1873	126,2	27,4	0,217	1918	346,0	81,0	0,234
1874	139,7	30,0	0,215	1919	244,8	67,3	0,275
1875	123,0	26,9	0,219	1920	313,0	79,2	0,253
1876	143,9	31,7	0,220				

Figura 27. Cuadro N° Producción agrícola 1832-1920

Fuente: Asdrúbal Batista. *Bases Cuantitativas de la Economía Venezolana*… p. 70

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

2.2 Vías de comunicación y medios de transporte: de la recua al ferrocarril / del velero al vapor

El desarrollo económico de un país exige una alta capacidad de comunicación y de dominio de los medios que la hacen posible. Esto implica un conocimiento no solo del espacio ocupado sino de la tecnología que permite reducir las distancias entre una región y otra con el fin de lograr, en el menor tiempo, un mayor nivel de encuentro e intercambio. Desde los albores de la civilización, esta dinámica ha exigido formas de tránsito y desplazamiento cada vez más eficaces, ya sea marítimo o terrestre (y más recientemente aéreo), por lo que aspectos como la energía y la tecnología aplicada a dichos fines resulta un tema fundamental para entender la interacción humana. En ese transitar, la relación entre personas, animales, productos, medios, caminos, actividades, inversión y beneficios se han adecuado al contexto de cada época, por lo que su estudio resulta interesante y oportuno.

En ese escenario, los animales de monta, carga y tiro encuentran un importante protagonismo, ya que sirvieron por mucho tiempo como "eslabones" para interconectar el mundo. Jinetes, caballos, aperos y caminos, forman parte de la historia en general y de las anécdotas americanas en particular. La especie mular, por ejemplo, sirvió por siglos como transporte de carga y medio de desplazamiento idóneo para surcar los ásperos senderos montañosos y los territorios del Nuevo Mundo, permitiendo mejorar la efectividad de los viajes, razón por la cual el valor de una "buena mula" superaba las expectativas dentro de un contexto donde su venta, alquiler y hurto estaban a la orden del día. Sin duda, durante mucho tiempo, este tipo de "bestias" fueron imprescindibles para transportar personas y cargas pesadas en largas y agotadoras jornadas —tanto en tiempos de paz como en la guerra— por caminos que han quedado como parte de los relatos de los viajeros de los siglos XVII, XVIII y XIX.[357]

Actualmente, las compañías de transporte de mercancías se muestran como empresas globalizadas dentro de un ramo de gran prestigio en el ámbito del comercio internacional,

[357] Al respecto véase: Rodulfo Pérez. "La red de caminos de la provincia de Caracas. Una aproximación a partir de los relatos de viajeros de la segunda mitad del siglo XVIII"…

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

contando con oficinas y empleados en distintos continentes y teniendo relaciones con miles de empresas de transporte terrestre, ferrocarriles, exportación marítima y aérea, así como conocimiento y control de las rutas de comercio. Pero, hasta hace poco más de un siglo, ese contacto entre mercados y regiones productivas se realizaba en distintas partes del mundo "a lomo de bestia", [358] medio que permitía que un sinnúmero de animales salieran y llegaran cargados hasta las estaciones ferroviarias y puertos cercanos, buscando que los rubros más demandados encontraran su entrada y salida dentro de un mercado mundial dinámico, integrando la evolución de la infraestructura de comunicación terrestre en distintos entornos sociales desde la colonia hasta la república.[359]

En consecuencia, se asumen los avances historiográficos realizados hasta ahora por autores como Pablo Lacoste (2008),[360] Martin Garrett (2001),[361] Fernández Latour de Botas (1998)[362] y Fernando Assunção (1999),[363] quienes han abordado aspectos relacionados con el viaje, el desplazamiento y la figura del arriero (Figuras 28 y 29) y el valor de los animales de carga, monta y tiro en relación a tópicos como los caminos, los tiempos de viaje, la cantidad de ejemplares que conformaban las caravanas, los salarios de quienes los conducían y otras variables referidas a costos y precios, tanto en el sur como en el norte del continente americano.[364] Los testimonios de viajeros tienen un innegable valor como fuente histórica en este sentido, ya que recogen muchos detalles de los acontecimientos y de la vida de los pueblos asociados a los animales. Registros que han quedado como testimonios que hacen posible la reconstrucción del pasado.[365] A propósito léase el siguiente fragmento de un poema de 1895:

www.bdigital.ula.ve

[358] Aspectos de este apartado se publicó en: Johnny V. Barrios-Barrios y Argenis Arellano. "A «lomo de bestias»: importancia de los animales de carga, monta y tiro en los viajes y desplazamientos terrestres en Venezuela (1840-1908)". *Anuario Grihal*, Año 16, N° 16, Mérida (Venezuela), 2022, pp. 63-87.

[359] Hernando Vargas. "De la mula al avión: notas para una historia social de la infraestructura de transporte en Colombia". *Revista de Estudios Sociales*, N° 12, Colombia, 2002, pp. 13-21.

[360] Pablo Lacoste. "El arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800)". *Revista de Indias*, Vol. 68, N° 244, España, 2008, pp. 35-68.

[361] Martin Garrett. "Mules in Southern Agriculture: Revisited". *Journal of Agricultural and Applied Economics*, Nº 33, Cambridge, 2001, pp. 583-590.

[362] Olga Fernández Latour de Botas. "Apuntes sobre ´troperismo´, arrieraje y sus equivalentes en el folclore y en la literatura de la Argentina". *Investigaciones y Ensayos*, Nº 48, Buenos Aires, 1998, pp. 153-164.

[363] Fernando Assunção. *Historia del Gaucho. Ser y quehacer*. Buenos Aires: Claridad, 1999.

[364] *Ídem.*

[365] Centro Nacional de Historia. *Viajeros, exploradores y observadores de Venezuela…* p. 14.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El Arriero
(Criollo)

En las plazas y caminos,
en el pueblo o en la ciudad,
vestido de larga blusa,
blusa de madapolán,
con su recua eternamente
el arriero se verá:
es un hijo del trabajo,
es un tipo nacional,
copia exacta de una raza,
de bohemios, que al azar,
sienta plaza en los caminos
en el pueblo o en la ciudad. (…).[366]

Otros aspectos atractivos a los ojos del aventurero fueron el mobiliario de las casas de hospedaje, las enfermedades, plagas, las prácticas religiosas de los habitantes, así como las fiestas navideñas, ferias, bailes, procesiones y expresiones musicales. En este contexto, el papel preponderante de los arrieros y la cabalgadura en las regiones no pasó desapercibido. Gracias a estas descripciones y los registros hemerográficos existentes, es posible reconstruir pasajes que permiten percibir las vicisitudes de los alrededores de la capital venezolana así como de las provincias, en las cuales funcionaban almacenes y pulperías que ofrecían un gran surtido de artículos de "gusto y moda" así como alimento y aperos, estampas de en una Venezuela que avanzaba con la tracción animal.

www.bdigital.ula.ve

[366] "El Arriero (Criollo)". En: *El Imparcial*, Año 1, N° 85, Mes 80 (Barcelona-Venezuela, 16 de marzo de 1895).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 28. Arriero cargando burros.
Fuente: *El Cojo Ilustrado,* Año XII (Caracas, 15 de marzo de 1903).

www.bdigital.ula.ve



Figura 29. Las verduras. Estudio a lápiz.
Fuente: *El Cojo Ilustrado,* Año XII (Caracas, 15 de marzo de 1903)

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

La empresa de impulsar a las regiones aprovechando su potencial natural, demandó durante mucho tiempo del conocimiento necesario para emprender proyectos viables, entre ellos la creación y mejora de caminos por donde transitaban los animales encargados de llevar personas y mercancía. La noción del trabajo productivo pasaba por analizar la situación de las provincias y su distancia de los puntos de comercio (Apéndice 2). En el siglo XIX, el viajero alemán Ferdinand Bellermann visitó el país y experimentó cómo la situación de los caminos era verdaderamente crítica. En Mérida se empantanó subiendo los Andes después dejar el puerto de La Ceiba, en Caracas cuestionó el concepto de carretera que se tenía para 1842-1843, y en el oriente resaltó la habilidad de las acémilas para surcar las travesías en un país con una geografía irregular y diversa (Figura 30). En palabras del viajero:

> Como es época de lluvias tratamos de adelantarnos lo más posible antes de que el camino empeorara todavía más, porque era un camino espantosamente malo. Creo que en Europa difícilmente hay uno así, y para colmo éste es el único. El camino subía dando continuas vueltas por despeñaderos escarpados. Las mulas son extraordinariamente hábiles para elegir el camino entre piedras. A menudo el paso era estrecho como un canal y uno debía tener cuidado con los pies y de no lesionarse las rodillas. Mi sable chocaba constantemente contra las piedras de los bordes del camino.[367]

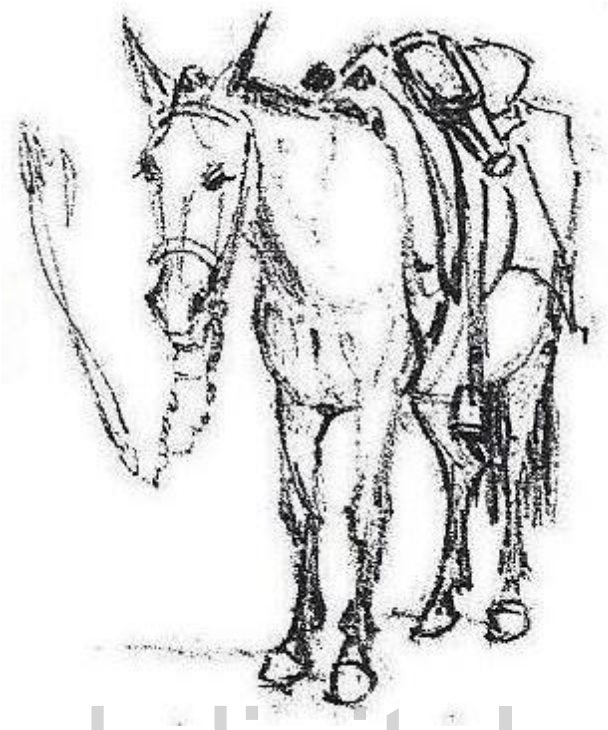
www.bdigital.ula.ve

Las dimensiones del proyecto republicano franquearon obligatoriamente el terreno agreste de las provincias, una realidad que iba más allá de los ideales defendidos por quienes propugnaban la idea de nación. Por eso hizo falta pensar en unificar la república más allá de las líneas en mapa, es decir, a través de picas, senderos y puentes para articular humanamente lo que la Naturaleza había mantenido desunido. Como lo ha expuesto Giacópini Zárraga:

> A todo lo largo del siglo XIX, en Venezuela se hace uso masivo del caballo para las faenas de campo, particularmente en las relacionadas con la ganadería. También se le utiliza en la guerra y para viajar como medio de importante de comunicación y transporte, con la circunstancia de que debido a la falta de caminos carreteros y a la naturaleza accidentada de muchas regiones, los vehículos de tracción a sangre solo vinieron a usarse bien entrado el siglo XIX.[368]

[367] Ferdinand Bellermann. *Diarios venezolanos 1842-1845*. Caracas: Galería de Arte Nacional, 2007, p. 96.
[368] J. A. Giacópini Zárraga. "El Caballo". En: Fundación Eugenio Mendoza. *Evolución del transporte en Venezuela.* Caracas: Fundación Eugenio Mendoza, 1970, p. 55.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 30. Mula ensillada.
Fuente: Ferdinand Bellermann. *Diarios venezolanos 1842-1845…* p. 265.

2.2.1 "A lomo de bestias": animales de carga monta y tiro

A fines del siglo XVIII la producción de ganado caballar llegó a alcanzar cifras significativas para el contexto de la época, siendo considerado un área de provecho para esta actividad económica. De tal forma que, para la primera década del siglo XIX, este renglón "se hallaba representado por 180.000 caballos y 90.000 mulas".[369] Desde el siglo XVIII, la vertiente externa del comercio ya suponía la existencia de un red "que facilitase la llegad de las mulas a las localidades que tanto las necesitaban" lo que fomentó la exportación de mulas.[370] Sin embargo, durante la segunda mitad de siglo XIX la cría de

[369] Adelina Rodríguez. *La formación del latifundio ganadero en los llanos de Apure: 1750-1800…* p. 242.
[370] Ramón Aizpurua. "Las mulas venezolanas y el Caribe oriental del siglo XVIII: datos para una historia olvidada". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 26, Vol. 7, Caracas, 1989, p. 132.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

caballos, mulas y burros fue evolucionando como una práctica económica de gran impacto en las faenas diarias del venezolano (Figura 31).

LA GANADERIA EN 1873-1886

	En 1873	En 1876	En 1883	En 1886
Ganado vacuno	1.389.202	2.158.267	2.926.733	5.275.481
Cabras y ovejas	1.128.273	2.309.418	3.490.563	4.645.858
Caballos y mulas	141.000	348.835	539.306	622.306
Burros	281.000	519.830	658.764	769.920
Cerdos	362.597	669.112	976.500	1.439.185
Total cabezas:	3.302.072	6.005.452	8.591.866	12.752,750

Figura 31. La ganadería en 1873-1886.
Fuente: Federico Brito Figueroa. *Historia Económica y Social de Venezuela*… p. 299

Las mulas formaron parte de la vida cotidiana de los hombres y mujeres del siglo XIX venezolano, su lugar en la dinámica de desplazamiento rural y urbano en poblados y ciudades de Venezuela fue sustancial. Los viajes a pie y/o en lomo de algún animal eran habituales, por lo que tanto peregrinos, autoridades, misioneros, comerciantes, vendedores y tropas, aprovechaban su fuerza para recorrer la república por los "antiguos camino de recuas".[371] Pál Rosti, quien estuvo en Venezuela en 1857, dejó escrito en sus *Memorias de un viaje por América* que:

> No existiendo en Venezuela ferrocarril, ni diligencia, ni coche correo, ni absolutamente ninguna clase de vehículo, el viajero se ve obligado a trasladarse a caballo, o a lomo de mula o de asno. El que no tiene tales animales, lo mejor que puede hacer es contratar a un arriero (…) Los arrieros que llegan a Caracas son en su mayor parte del valle de Aragua, de donde llevan el café, el maíz, etc., y luego regresan, sin carga o llevando mercancías. En su mayoría son hombres decentes y laboriosos, en los que se puede confiar.[372]

Si bien la peste y otras afecciones naturales causaban estragos en las manadas de los animales, además del ganado mular, fueron necesarios los burros (Figura 31). Las mulas

[371] Armando González. "Antiguo camino de recuas, de Barquisimeto a Cojedes". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 49, Año 13, Caracas, 1995, pp. 97-107.

[372] Pál Rosti. *Memorias de un viaje por América*. Caracas: Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, Escuela de Historia, 1968, p.76.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

eran codiciadas por hacendados, comerciantes y demás actores del circuito económico local y nacional, pero, por otra parte, algunos de los productos demandados se podían trasladar por lugares menos escarpados y por superficies donde para un asno resultaba transitable y viable.

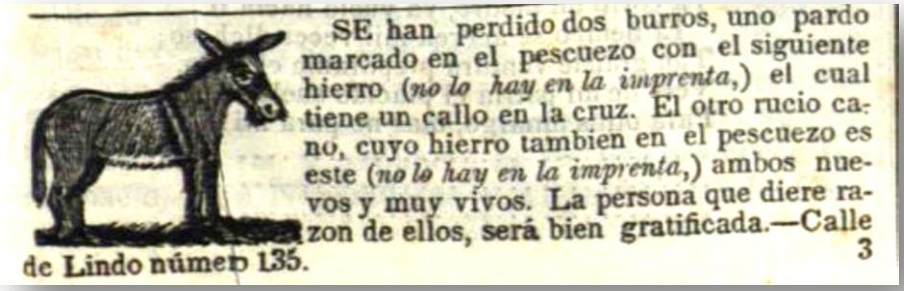

SE han perdido dos burros, uno pardo marcado en el pescuezo con el siguiente hierro (*no lo hay en la imprenta*,) el cual tiene un callo en la cruz. El otro rucio canó, cuyo hierro tambien en el pescuezo es este (*no lo hay en la imprenta*,) ambos nuevos y muy vivos. La persona que diere razon de ellos, será bien gratificada.—Calle de Lindo número 135. 3

Figura 31. Perdida de un burro, 1842.
Fuente: *El Venezolano*, Nº 109 (Caracas, 14 de mayo de 1842).

Las dificultades que tenía un viaje por Venezuela eran infinitas, por tal motivo, a la par de los animales se hacía necesario contar con posadas (o tambos) para pernoctar y descansar de tan arduo esfuerzo. Estos espacios acondicionados para soportar los extenuantes recorridos, eran reconocidos por ofrecer tanto albergue para hombres como cobertizos para animales, como lo mencionó el viajero alemán Wilhelm Sievers.[373] Por consiguiente, estás hospederías al estar estratégicamente situadas cerca de los caminos explotaban económicamente un requerimiento fundamental del país: la necesidad de una comunicación segura y expedita entre los diversos territorios; como se publicitaba en la prensa decimonónica, una posada permitía sobrellevar los malos ratos que se solían pasar en la marcha de un camino.

El tiempo que duraba en desplazarse una persona era un tema de conversación constante. Después de todo, en una época donde "las bestias" marcaban la diferencia entre llegar a tiempo o no, o simplemente no llegar al destino elegido, esta situación resultaba apreciable. Como escribiera Eduardo Arcila Farías:

[373] Wilhelm Sievers. *Venezuela.* Hamburgo: L. Friederischsen, 1888.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Hasta el año de 1845 no disponía Venezuela de una vía que pudiera en propiedad llamársela carretera. La república tenía ya más de dos décadas de existencia firme, después de consolidar su independencia en el campo de Carabobo, y aun así su capital permanecía casi incomunicada del resto del país, pues ni siquiera con su vecino puerto de La Guaira podía transitarse cómodamente, como no fuere por los accidentados caminos de bestias y por las resbaladizas veredas, que hacían de este viaje, aunque breve, uno de los más peligrosos a que pudiera exponerse un viajero.[374]

En los Andes, esta problemática se manifestaba con mayor intensidad debido a la abrupta geografía, la altura y la distancia a los puertos lacustres cercanos como el de Gibraltar y La Ceiba (Provincia de Maracaibo). Estos llegaron a figurar entre los principales puntos de contacto entre las provincias de Mérida y Trujillo con el Caribe y otras provincias de Venezuela debido a la ventaja natural que proporcionaba el lago de Maracaibo, esto se hizo gracias a los senderos, caminos y "carreteras" que permitían una conexión andino-lacustre de gran provecho económico.[375]

También hay evidencias de ello en puertos fluviales como el de Las Guamas (Cantón de La Grita), donde la vida cotidiana de los habitantes residentes en las cercanías del río La Grita se veía afectada, toda vez que su dinámica económica, aunque respaldada por lo fértil del terreno, estaba supeditada a las condiciones de las vías de comunicación entre estos y los centros poblados. Como se puede apreciar en la prensa de la época (Figura 33), la mejora del camino entre San Juan de Lobatera y el puerto de Guamas no sólo implicó acercar al visitante a este rincón del país de una manera más descansada, sino que contribuyó a disminuir el riesgo de los arrieros, el tiempo de los viajes, el desgaste físico de las mulas y el costo de los fletes por transporte, así como aumentar la seguridad de la carga desde y hasta su destino.

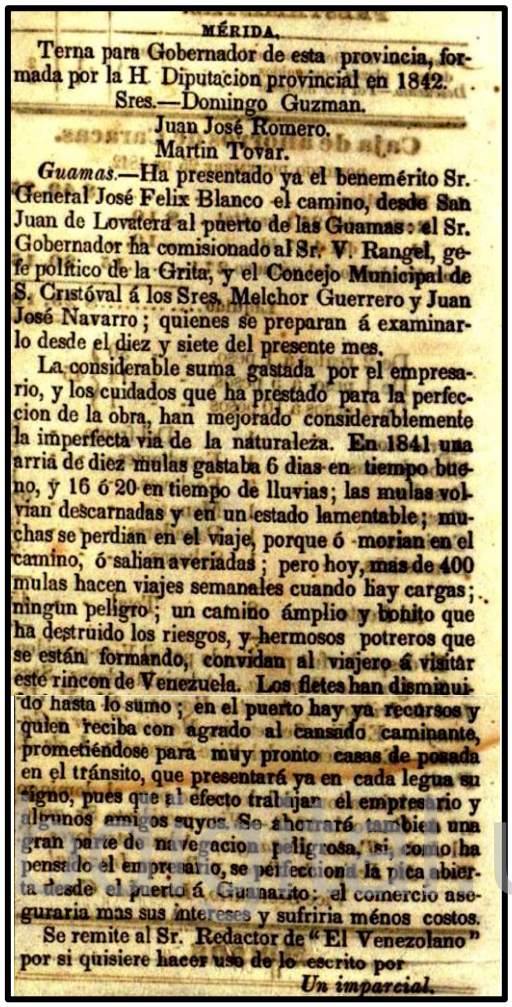
www.bdigital.ula.ve

[374] Eduardo Arcila Farías. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas. 1847-1974*. Caracas: Ministerio de Obras Públicas, 1974, p. 24.

[375] Ileana Parra Grazzina, Rogelio Altez y Arlene Urdaneta Quintero. "Senderos, caminos reales y carreteras: el sentido histórico de la comunicación andino-lacustre". *Revista Geográfica Venezolana*, Vol. 49, N° 2, Mérida (Venezuela), 2008, pp. 291-320.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



MÉRIDA.

Terna para Gobernador de esta provincia, formada por la H. Diputacion provincial en 1842.

Sres.—Domingo Guzman.
Juan José Romero.
Martin Tovar.

Guamas.—Ha presentado ya el benemérito Sr. General José Felix Blanco el camino, desde San Juan de Lovatera al puerto de las Guamas: el Sr. Gobernador ha comisionado al Sr. V. Rangel, gefe político de la Grita, y el Concejo Municipal de S. Cristóval á los Sres. Melchor Guerrero y Juan José Navarro; quienes se preparan á examinarlo desde el diez y siete del presente mes.

La considerable suma gastada por el empresario, y los cuidados que ha prestado para la perfeccion de la obra, han mejorado considerablemente la imperfecta via de la naturaleza. En 1841 una arria de diez mulas gastaba 6 dias en tiempo bueno, y 16 ó 20 en tiempo de lluvias; las mulas volvian descarnadas y en un estado lamentable; muchas se perdian en el viaje, porque ó morian en el camino, ó salian averiadas; pero hoy, mas de 400 mulas hacen viajes semanales cuando hay cargas; ningun peligro; un camino ámplio y bonito que ha destruido los riesgos, y hermosos potreros que se están formando, convidan al viajero á visitar este rincon de Venezuela. Los fletes han disminuido hasta lo sumo; en el puerto hay ya recursos y quien reciba con agrado al cansado caminante, prometiéndose para muy pronto casas de posada en el tránsito, que presentará ya en cada legua su signo, pues que al efecto trabajan el empresario y algunos amigos suyos. Se ahorrará tambien una gran parte de navegacion peligrosa, si, como ha pensado el empresario, se perfecciona la playa abierta desde el puerto á Guamanito; el comercio aseguraria mas sus intereses y sufriria ménos costos.

Se remite al Sr. Redactor de "El Venezolano" por si quisiere hacer uso de lo escrito por

Un imparcial.

Figura 33. Publicación sobre la mejora del Camino de Guamas y sus beneficios para las mulas, los viajeros y el comercio, 1843.
Fuente: *El Venezolano*, Nº 151 (Caracas, 3 de enero de 1843).

Por otro lado, a partir de 1883 las vías ferroviarias nacionales comenzaron a ser inauguradas, aunque no lograron constituir una red ferroviaria integrada por la utilización de los diferentes tipos de trochas y de material rodante, un hecho que trajo importantes cambios en el uso de las bestias entre los pobladores de las áreas servidas por el ferrocarril. En algunos casos, como lo ha señalado Pedro Cunill Grau, acarreó la ruina de arrieros y empresas de embarcación fluvial, aunque las recuas de mulas de las haciendas siguieron

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

asegurando "el drenaje de las cosechas hasta las estaciones ferroviarias";[376] siempre ajustadas a una vida modesta al ritmo que imponían las herraduras y la monta.

Estos animales formaron parte de la época y permitían el reconocimiento del territorio a los extranjeros que apreciaban la exuberancia del entorno natural y de los cultivos venezolanos. Como escribirá Jenny de Tellenay en *Recuerdos de Venezuela. (Apuntes de viaje)*: "El aire era fresco, nuestras mulas llenas de ardor y durante algunas horas viajamos rápidamente, cruzando ya plantaciones de cañas de azúcar, de tabaco y otros productos, ya vastos espacios incultos invadidos por las altas hierbas".[377]

De tal forma, la situación de los caminos y las maniobras temerarias de los arrieros fueron elementos que impresionaron a los forasteros en su tránsito por tierras venezolanas durante el siglo XIX y parte del XX. Por ejemplo, el pintor y zoólogo prusiano Anton Göring, relata en sus crónicas de viaje por los Andes (1869-1872) un pasaje bastante representativo al respecto:

www.bdigital.ula.ve

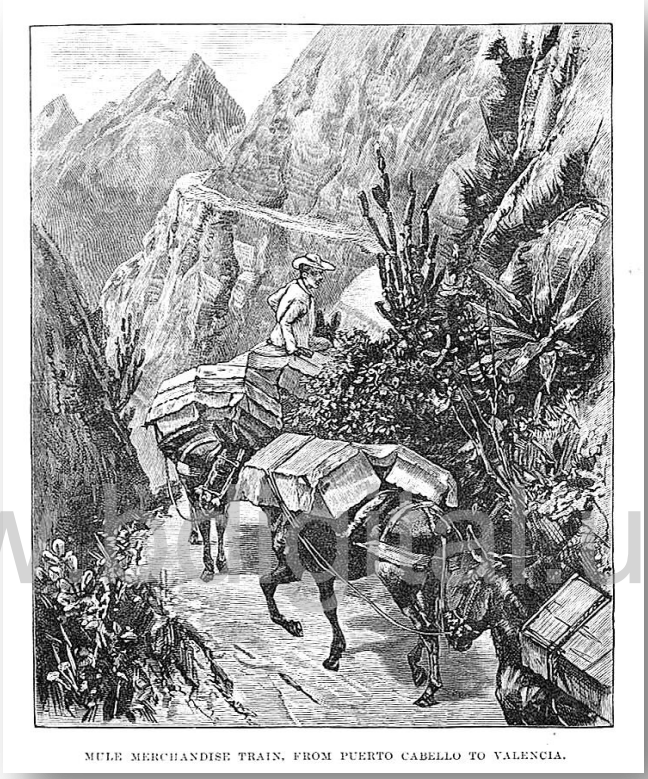
> En algunos trechos largos y empinados de nuestro camino, el suelo consistía sólo de barro y carecía de piedra alguna sobre la que nuestras acémilas pudieran pisar con firmeza. Por consiguiente, resbalaban con frecuencia y el buen sentido nos aconsejaba llevarlas lo más distantes unas de otras. Un resbalón del animal de guía puede traer, cuando este cae al abismo, consecuencias insospechadas para toda la recua. A pesar de las providencias adoptadas, no fue posible ahorrarnos un verdadero susto; de repente repercutió la voz guía: - "Se va la mula". El pobre animal cargado en exceso no pudo dominar la pendiente fangosa y resbaló, deslizándose por el barranco a siniestra, aunque por suerte sin tropezar con el animal siguiente. Cuando corrí al lugar del suceso, vi la pobre criatura pendiendo entre dos troncos, a unos quince metros de profundidad. ¡Vaya trabajo difícil, otra vez!...afortunadamente el precipicio en ese lugar no era muy vertical, la tarea de salvamento tuvo éxito, y el animal sólo sofrío ligeras escoriaciones. [378]

Otros relatos también dan cuenta de las condiciones nefastas de los caminos y los males que sufrían las arrias de mulas. Localidades del occidente venezolano, separadas por

[376] Pedro Cunill Grau. *Geografía del poblamiento venezolano del siglo XIX*… Tomo II, p. 1019.
[377] Jenny de Tellenay. *Recuerdos de Venezuela. (Apuntes de viaje).* Caracas: Ediciones del Ministerio de Educación, Dirección de Cultura y Bellas Artes, 1954, p. 233.
[378] Elías Pino Iturrieta y Pedro Calzadilla. *La mirada del otro. Viajeros extranjeros en la Venezuela del siglo XIX*. Caracas: Fundación Bigott, 1992, pp. 167-68.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

70 Km. aproximadamente, podían recorrerse a mediados del siglo XIX en seis días a lomo de mula, contando con buenas condiciones atmosféricas, pero en tiempos de lluvias, este mismo recorrido podía llevar entre dieciséis y veinte días, causando la pérdida e incluso la muerte de estos animales. Esta realidad era en parte la que relacionaba en el terreno los sistemas de transporte y la articulación del territorio venezolano (Figura 34).



www.bdigital.ula.ve

Figura 34. Transporte de carga en mula desde Puerto Cabello a Valencia.
Grabado publicado en 1888 en "The Illustrated London News"
Fuente imagen: https://twitter.com/GFdeVenezuela/status/1023736294546071552/photo/1

La estructuración de vías expeditas que facilitaran los intercambios comerciales y la circulación de bienes y personas a lo largo de todo el territorio venezolano, fue una cuestión de interés general para el país. En los periódicos de la época es común hallar comentarios que vinculan la ausencia de caminos y carreteras con la difícil situación socio-económica de las regiones a mediados del siglo XIX; aunque esto no fue un obstáculo para el establecimiento de circuitos productivos regionales, los cuales se mantuvieron activos hasta las primeras décadas del siglo XX. Ahora bien, el aislamiento sí

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

llegó a representar uno de los principales enemigos de la cohesión nacional, como lo evidenciaría la construcción de la carretera trasandina en 1925.

El tránsito por los caminos que conectaban la capital venezolana con la región oriental u occidental del territorio era irregular. De tal forma, si bien había una relación estrecha entre comercio y poblaciones, la misma requirió cada vez más de mayores esfuerzos integrativos.[379] Así lo señaló Arcila Farías:

> Apenas existía una débil comunicación con Maracaibo, por caminos muy largos y accidentados que conducían a pequeños e incómodos puertos fluviales, a su vez comienzo de un dilatado viaje por los ríos Zulia y Catatumbo para tomar luego las aguas del Lago y dar finalmente en Maracaibo. Y aun aquellos caminos de herradura no fueron abiertos para un tránsito regular, sino ya mediada la administración del Septenio guzmancista.[380]

En consonancia, la acción de viajar a través de rutas escabrosas y de difícil acceso hacía que los animales de carga y monta se hicieran imprescindibles. Bellermann, en uno de sus diarios de viaje, deja claro que los animales conformaban una parte substancial del escenario socioeconómico de la época:

www.bdigital.ula.ve

> Mientras estaba dibujando pasó por las calles de Timotes nuestra fastuosa recua de Mulas, por cada 5 animales había un peón con un látigo o una pica y un machete, el que iba adelante iba sonando un caracol, lo que era una señal tanto para nuestra recua como para otras recuas que vinieran de frente. Cerraba la procesión nuestro viejo arriero, Dávila, que iba a caballo, y tres de nuestros animales. Ahí convine con él en que se quedaría al pié del páramo de Mucutí si creía que no íbamos a poder pasar el páramo ese día, aunque ésa era sólo una pequeña marcha de un día, porque nosotros preferíamos eso a tener que pasar la noche en el páramo helado. Pero el arriero tenía humos y se atrevió a jurar por todos los santos que podríamos llegar hasta el Valle de Mendoza. […] para nuestra no poca sorpresa encontramos el campamento del arriero en la mitad del páramo […] el me aclaró que era imposible bajar al otro lado del páramo porque las muchas lluvias habían vuelto el camino intransitable y él tenía miedo de que pudiéramos quedar tapiados. [381]

[379] Consúltese: Héctor Augusto Maldonado. "Caminos, ganadería, comercio y poblaciones Andinas entre Venezuela y Colombia. Siglos XVI-XX". *Aldea Mundo*, Vol. 8, N° 15, Táchira, 2003, pp. 53-59.
[380] Eduardo Arcila Farías. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas…* p. 27.
[381] Ferdinand Bellermann. *Diarios venezolanos 1842-1845*… pp. 271-272.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Sin embargo, el recorrido era más peligroso de lo que esperaba el alemán lo que hizo que la travesía se hiciera más dificultosa al intentar cruzar de nuevo el páramo en esas condiciones. Prosigue:

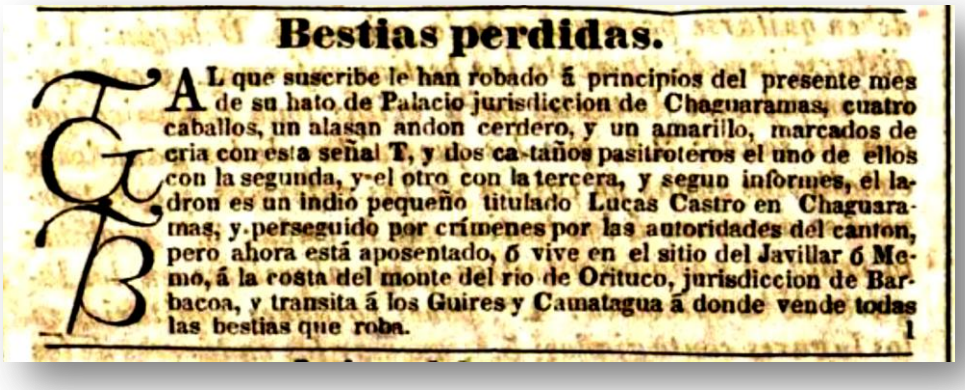
> Apenas me había alejado un cuarto de hora del campamento, cuando se desató una fuerte tempestad con un chaparrón horrible, y enseguida el camino se volvió una cascada encrespada y mi mula, que era muy fuerte, se deslizaba por el peligroso camino juntando las cuatro patas como un trineo, pero por pura terquedad yo no quería devolverme, aunque yo mismo dudaba de que pudiera detener el animal. Cuando estaba tratando de descender con mi animal haciendo el mayor esfuerzo, no sólo se vino abajo el desfiladero con un estruendo espantoso, sino que toda la parte del camino donde yo me encontraba se hundió unos buenos 15 pies, todo pasó en un instante tierra y piedras y la gruesa cobija me impedía todavía más los movimientos, hice un esfuerzo poderoso por levantarme con el animal; Dios sabe cómo una de las pistolas que llevaba en la silla se disparó y con el susto el animal se levantó de un brinco y quedé libre. El camino de bajada estaba tan derrumbado que ahora era imposible seguir adelante… [382]

Ante el significativo valor de las mulas y caballos en el contexto venezolano del siglo XIX y comienzos del siglo XX, no es de extrañar las denuncias por extravíos, robos y pérdidas de las "bestias", lo cual representó también un problema de interés general que derivó en acusaciones penales, sanciones y costos de enmienda (Figura 35). No se debe obviar que la importancia de uno de estos animales, en términos de desplazamiento, era realmente apreciable, siendo incluso una garantía para la continuidad de los viajes. El arribo de mercancías y coreo, así como del retorno, otorgándosele en algunos casos "pasaporte" para su tránsito (Figura 36).

www.bdigital.ula.ve

[382] Ferdinand Bellermann. *Diarios venezolanos 1842-1845*… p. 272.

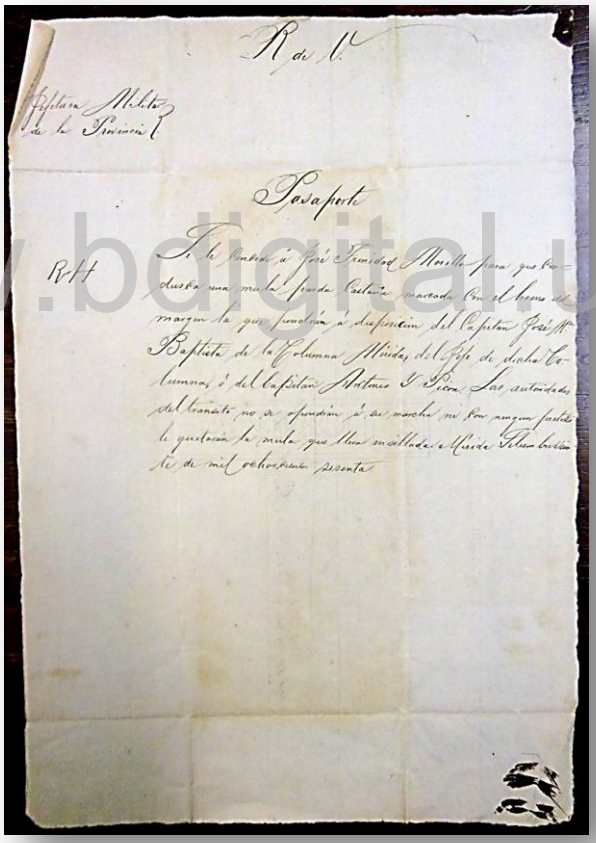
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Bestias perdidas.

AL que suscribe le han robado á principios del presente mes de su hato de Palacio jurisdiccion de Chaguaramas, cuatro caballos, un alasan andon cerdero, y un amarillo, marcados de cria con esta señal T, y dos castaños pasitroteros el uno de ellos con la segunda, y el otro con la tercera, y segun informes, el ladron es un indio pequeño titulado Lucas Castro en Chaguaramas, y perseguido por crímenes por las autoridades del canton, pero ahora está aposentado, ó vive en el sitio del Javillar ó Memo, á la costa del monte del rio de Orituco, jurisdiccion de Barbacoa, y transita á los Guires y Camatagua á donde vende todas las bestias que roba. 1

Figura 35 .Anuncio de un hurto de caballos, 1842.
Fuente: *El* Venezolano, Nº 144 (Caracas, 22 de noviembre de 1842).



R de M.

Pasaporte

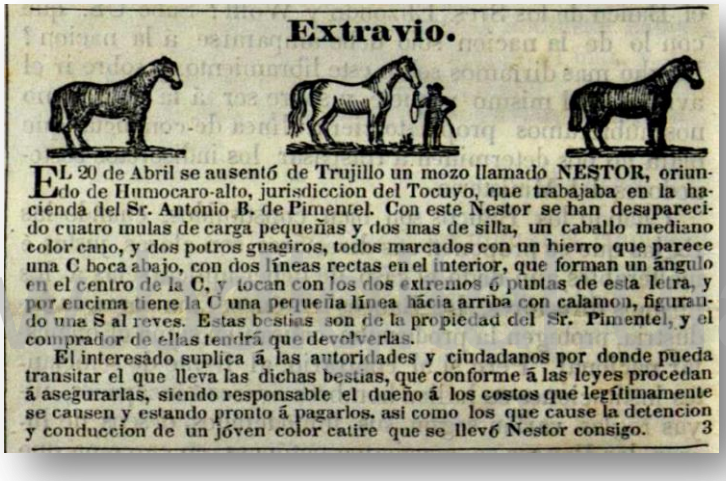
R H

Figura 36. Pasaporte que se le concede a José Trinidad Morillo para que conduzca una mula que pondrán a disposición en Mérida.

Fuente: RDBFC. "Pasaporte que se le concede a José Trinidad Morillo para que conduzca una mula que pondrán a disposición en Mérida. Septiembre 27 de 1860". Sección Manuscritos, Documentos S. XIX y XX.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Si se tiene en cuenta que actividades como la agricultura, transporte, comercio, y desplazamientos dependían de estos animales, el extravío de mulas y caballos era un acto que afectaba gravemente la economía tanto de una familia como de las haciendas. Es importante destacar que el abigeato fue un delito frecuente en las nacientes repúblicas latinoamericanas, siendo castigado incluso con la pena de muerte en algunos países. Como se puede apreciar en la prensa de la época, las denuncias de extravío de "bestias" eran apuntadas con detalle reconociendo no solo su valor monetario sino utilitario dentro de las faenas (Figura 37).



Extravio.

EL 20 de Abril se ausentó de Trujillo un mozo llamado NESTOR, oriundo de Humocaro-alto, jurisdiccion del Tocuyo, que trabajaba en la hacienda del Sr. Antonio B. de Pimentel. Con este Nestor se han desaparecido cuatro mulas de carga pequeñas y dos mas de silla, un caballo mediano color cano, y dos potros guagiros, todos marcados con un hierro que parece una C boca abajo, con dos líneas rectas en el interior, que forman un ángulo en el centro de la C, y tocan con los dos extremos ó puntas de esta letra, y por encima tiene la C una pequeña línea hácia arriba con calamon, figurando una S al reves. Estas bestias son de la propiedad del Sr. Pimentel, y el comprador de ellas tendrá que devolverlas.

El interesado suplica á las autoridades y ciudadanos por donde pueda transitar el que lleva las dichas bestias, que conforme á las leyes procedan á asegurarlas, siendo responsable el dueño á los costos que legítimamente se causen y estando pronto á pagarlos. asi como los que cause la detencion y conduccion de un jóven color catire que se llevó Nestor consigo. 3

www.ula.ve

Figura 37. Anuncio de extravío de cuatro mulas un caballo y dos potros. Provincia de Trujillo, 1842.
Fuente: *El Venezolano*, Nº 117 (Caracas, 28 de junio de 1842).

Durante el siglo XIX, e incluso en las áreas rurales de la Venezuela de principios del siglo XX, no era raro que entre los ornamentos de una casa se encontraran viejas herraduras, estribos, espuelas, sillas o frenos (embocadura), implementos que conformaban el aparejo principal para las labores de carga y montura, toda vez que éstas eran actividades cotidianas. De hecho, poseer una bestia entrenada para silla o tiro se encontraba a la par de las de carga, ya que dependiendo de la faena, su utilidad cobraba valor (Figura 38).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

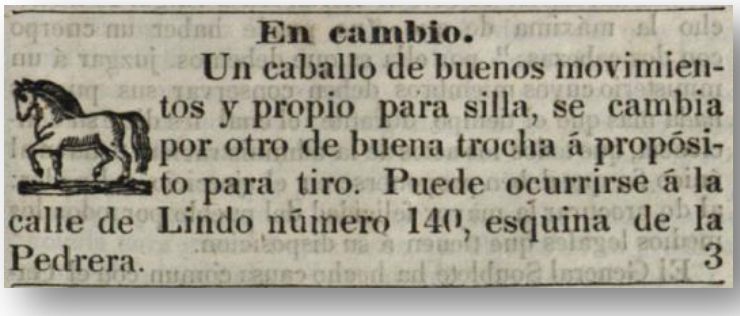


Figura 38. Anuncio para cambio de caballos. Provincia de Caracas, 1842.
Fuente: *El Venezolano* (2 de septiembre de 1842).

Además, es importante destacar que, en términos de la dinámica interna del país, la venta y alquiler de mulas representaron acciones mercantiles que dejaban beneficios, al punto de ser ofertadas en las páginas de los principales periódicos provinciales, como fue el caso del periódico *El Venezolano*. En este sentido, el interesado en alquilar (Figuras 39 y 40) o vender uno de estos ejemplares acudía a los anuncios de prensa, los cuales, exaltaban con elocuencia valores equinos como el tamaño del animal, el brío, la docilidad, el carácter y la experiencia en viajes; aspectos que determinaban el precio de compra o renta. Periódicos como *El Venezolano*, constituyen una fuente de extraordinaria riqueza informativa sobre distintos aspectos político-económicos y socio-culturales de la Venezuela decimonónica. A través de estos recursos, puede apreciarse la dinámica interna de un país en proceso de consolidación, en gran medida ante la ausencia de arterias viales que facilitaran el tránsito expedito entre las distintas regiones del territorio, además, las bestias de monta y tiro constituían un verdadero negocio.

www.bdigital.ula.ve

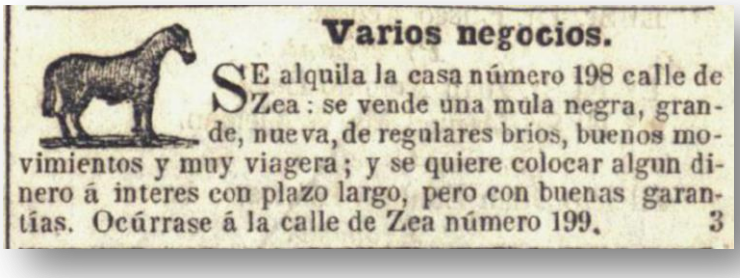


Figura 39. Varios negocios
Fuente: *El Venezolano*, N° 151 (Caracas, 3 de enero de 1843).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



AVISOS.

BESTIAS DE ALQUILER.

Vicente Reina tiene la satisfaccion de anunciar al público que está en aptitud de prestar en alquiler mulas y caballos, aquellas para el tránsito de aquí á la Guayra ú otro lugar distante de la capital, y estos para el paseo por la tarde. Las personas que tengan á bien ocuparle, se servirán ocurrir á la casa de su habitacion, situada en lacalle de la Union, número 19, entre la esquina de Santa Rosalía y Pinto, en donde tendrá lugar el convenio respecto del alquiler, y se hará la entrega de la bestia, bien al pelo ó con la montura que se elija. 1

Figura 40. Avisos. Bestias de alquiler, 1842.
Fuente: *El Venezolano*, Nº 148 (Caracas, 13 de diciembre de 1842).

Asumir el estudio del contexto venezolano y la existencia de los animales herrados como parte integrante de la dinámica socioeconómica y cultural del país, permite obtener una visión integral del uso de los caminos y su pertinencia en la vida colectiva de los venezolanos durante el periodo descrito. El viajero elaboró una serie de "estampas" (escritas y pictóricas) que permiten identificar hoy aspectos de la cotidianidad andina vinculados con el papel del caballo, la mula y el asno como fuerza necesaria para el desarrollo material de las localidades y, de manera general, del país (Figura 41). Sin duda, permite advertir la relación del ser humano y sus animales domesticados como parte de un todo dentro de una realidad compleja. Así, dentro de las formas de percepción del viajero-comerciante estos recursos no sólo eran considerados como complementarios, sino como parte esencial para ejercer su labor.

www.bdigital.ula.ve



De venta

Una mula de silla muy buena para viajes, grande, de mucho brío, muy mansa y dócil para andar en ella señoras. Su ultimo valor es el de *trescientos pesos*; y se recomienda tambien á los señores Senadores y Representantes del Congreso, que quieran tomarla para el retorno á sus respectivas provincias.—En esta imprenta dan razon. 3

Figura 41. Anuncio de venta de una mula, 1842.
Fuente: *El Venezolano*, Nº 101 (Caracas, 22 de marzo de 1842).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Los animales de monta, carga y tiro encuentran así un importante protagonismo durante el periodo en estudio. Jinetes, caballos, aperos y caminos, forman parte de la historia cultural de la Venezuela profunda (Figura 42). Al recorrer tierras inexploradas los viajantes iban dejando testimonio de lo percibido, entre los cuales se encuentran las formas de proceder de los arrieros y de ellos mismos ante la conquista de cada camino. Gracias a estas descripciones, así como los registros hemerográficos y fotográficos de la época, es posible reconstruir pasajes que permiten percibir las vicisitudes de la ruralidad venezolana y el desempeño de aquellos hombres que hicieron de los viajes comerciales su pan de cada día.

www.bdigital.ula.ve



Figura 42. Agentes viajeros de la Casa Blohm después de trabajar comercialmente una población, 1912.

Fuente: Fundación Eugenio Mendoza. *Evolución del Transporte en Venezuela*. Caracas: Fundación Eugenio Mendoza, 1970, p. 54.

La labor de las mulas y caballos en el contexto venezolano del siglo XIX y comienzos del siglo XX es verdaderamente apreciable. El extravío de mulas y caballos fue un acto que no solo influyó en la ley y la economía, sino también formó parte de una manera de apreciar el valor de "las bestias" tanto para una familia como dentro de las

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

haciendas, ya que actividades como el comercio, transporte, resguardo y agricultura dependían de estos animales, sobre todo en los caminos que servían para movilizar el café en los pueblos de los Andes.[383] A través de las fuentes citadas, puede apreciarse la dinámica interna de un país en proceso de consolidación desde el rol de los animales, los cuales surcaron las arterias viales del país y facilitaron el tránsito de personas y mercancías entre las distintas regiones del territorio nacional, articulando con su tracción un país que se impulsaba hacia la tan ansiada modernidad dando rienda suelta a una cultura relacionada con estos animales desde los rincones más profundos (Figura 43). Esto permite apreciar de cerca el papel de los antiguos caminos de recua y la relación entre pueblos y ciudades.[384]



www.bdigital.ula.ve

Figura 43. Tucupido: "Orillas de la Laguna"
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, N° 254 (Caracas, 1902), p. 448.

[383] Gladys Teresa Niño Sánchez. "Caminos y café en los pueblos del sur de Mérida (1870-1899)". *Tiempo y Espacio*, Nº 20, Caracas, 1993, pp. 43-60.
[384] Véase el caso particular de Barquisimeto y Cojedes en: Armando González. "Antiguo camino de recuas, de Barquisimeto a Cojedes". *Tierra Firme*…

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

2.2.2 Carros y Carretas en el paisaje urbano y rural

En este escenario se desarrolló también la dinámica de los carros y carretas de tracción animal que ocupaban los espacios de las precarias "carreteras" que existían en los territorios de la república. Su uso fue recurrente para trasladarse, trasportar frutos, muebles y enseres de todo tipo. Según la información divulgada por la Fundación Museo del Trasporte de Venezuela "Guillermo José Schael", en enero de 1845 se realizó la inauguración del camino Nuevo de Maiquetía, proyectado desde los tiempos del Ingeniero Francisco Jacot, hoy carretera Caracas-La Guaira. Desde la perspectiva del museo, esta inauguración "fue el inicio del avance de las actividades Mercantiles en Venezuela, el transporte de los productos comercializados se realizaban a través de las bestias de carga".[385]

La relevancia en la construcción de esta vía pionera afectó los costos de los fletes que se cobraban por las mercancías transportadas, incidiendo en el desarrollo de la agricultura y el intercambio comercial entre la ciudad y el puerto. La construcción de esta carretera motorizó además la consolidación de nuevas ideas acerca de ejes carreteros en el interior del territorio nacional. En concordancia, se pasó de la antigua pica de Catia a una "carretera". Así, el 14 de enero de 1845 se realizó la inauguración y seis días después, con motivo del aniversario de la fundación del pueblo de San Sebastián de Maiquetía, "se llevó a cabo el traslado de la primera carreta cargada de mercancías desde el puerto de La Guayra hasta la capital por la recién creada vía, siendo recibida en Caracas con un gran acto público, discursos, fuegos artificiales, y mucha algarabía".[386]

www.bdigital.ula.ve

En tal sentido, en una Venezuela agraria, los "carros y carretas" de la época jugaban un rol sobresaliente en las zonas donde podían desplazarse. Como lo enunciaban los avisos promocionales, las personas que necesitaban estos medios de transporte podían hacerlo alquilándolos para transportar frutos, muebles y demás mercancías. La oferta de "grandes carros con buenas mulas" para trasporte de enceres o personas, según el caso, era

[385] Tomado de: Derbys López. "Hace 170 años subió la primera carreta cargada desde el puerto de la Guayra a Caracas". *Fundación Museo del Transporte*, 2015. Disponible en http://museodeltransportecaracas.blogspot.com/2015/01/hace-170-anos-subio-la-primera-carreta.html

[386] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

recurrente, ya que formaba parte de la dinámica de un país que despuntaba buscando una economía a la medida de sus posibilidades (Figuras 44 y 45).

La construcción de caminos por donde transitaran estos carros formó parte de los proyectos de modernización, pero dotar a Venezuela de vías de comunicación no fue una tarea fácil, primero hizo falta pensar el problema y reconocer una realidad multifactorial que afectaba al país en su ruta a la modernidad.[387] El programa de obras públicas del septenio guzmancista asumió esta preocupación en diversas regiones del país. En concordancia, se hace necesario realizar algunas reflexiones en torno a lo que significaban estos vehículos en el contexto económico nacional y cómo, a su vez, estaban engranados con los medios de comunicación que impulsaban la dinámica interna de la nación en todos los órdenes.


Avisos.

DE VENTA.

Dos carros grandes muy fuertes y de la mejor construccion, acabados de venir por encargo, y propios para una hacienda. En la fábrica de tabacos de Leon Suarez, esquina de Mercaderes. 1

www.bdigital.ula.ve

Figura 44. Avisos. De venta dos carros grandes muy fuertes y de la mejor construcción, acabados de venir por encargo, y propios para una hacienda.
Fuente: *El Venezolano*, Nº 160 (Caracas, 7 de febrero de 1843).

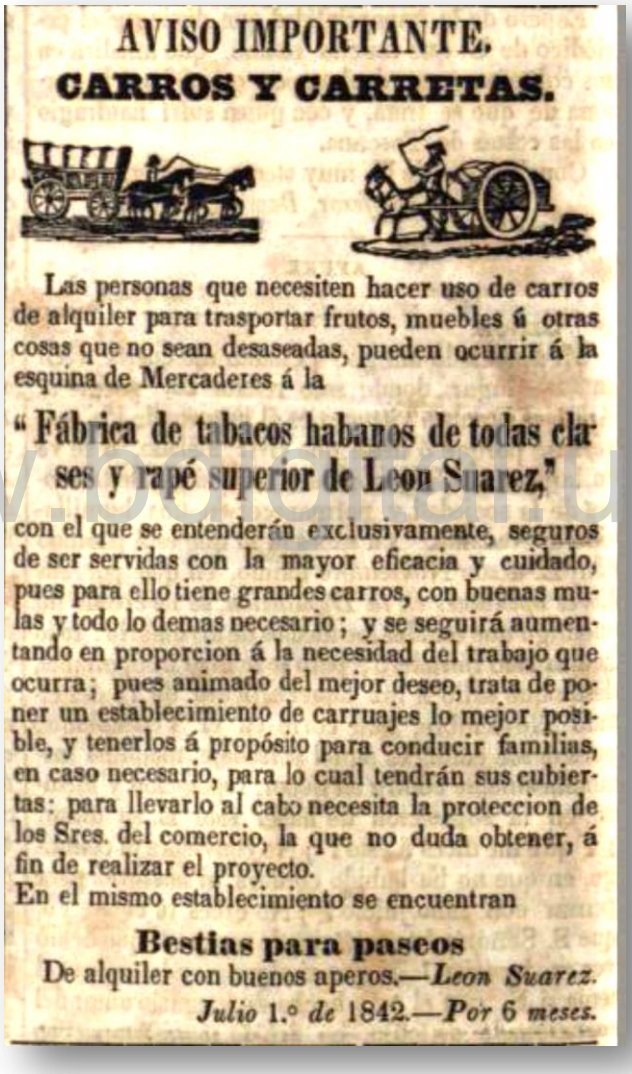
Como lo expresó Eduardo Arcila Farías respecto al periodo gusmancista:

> El cuadro que encontró Guzmán a su retorno al poder era desalentador. La mayoría de las vías de comunicación que se abrieron durante el septenio, hallábanse casi enteramente pérdidas. Debe tenerse en cuenta que esas vías ofrecían escasa seguridad contra la acción de las aguas y aun del avance de la vegetación, que en poco tiempo

[387] Guillermo Iribarren. *Pensamientos sobre caminos*. Caracas: Imprenta Nacional, 1960.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

cubrió los estrechos caminos que se abrieron con tanta dificultad. Muchas de ellas aunque aparecen llamadas ampulosamente en las *Memorias* y en los documentos oficiales como *Carreteras*, en realidad no pasaban de ser caminos a veces ni siquiera suficientes para el paso de una cabalgadura, pues se hablaba de "banqueos de dos metros", por donde difícilmente cabía con holgura una carreta, y hasta de un metro, que apenas merecían llamarse "picas", tal es el caso de la carretera de Santa Lucía, aunque en otras , como en la de Cagua a San Mateo los informes hablan de 10 metros de ancho "recto lo permite la total configuración del terreno".[388]



AVISO IMPORTANTE.

CARROS Y CARRETAS.

Las personas que necesiten hacer uso de carros de alquiler para trasportar frutos, muebles ú otras cosas que no sean desaseadas, pueden ocurrir á la esquina de Mercaderes á la

"Fábrica de tabacos habanos de todas clases y rapé superior de Leon Suarez,"

con el que se entenderán exclusivamente, seguros de ser servidas con la mayor eficacia y cuidado, pues para ello tiene grandes carros, con buenas mulas y todo lo demas necesario; y se seguirá aumentando en proporcion á la necesidad del trabajo que ocurra; pues animado del mejor deseo, trata de poner un establecimiento de carruajes lo mejor posible, y tenerlos á propósito para conducir familias, en caso necesario, para lo cual tendrán sus cubiertas: para llevarlo al cabo necesita la proteccion de los Sres. del comercio, la que no duda obtener, á fin de realizar el proyecto.

En el mismo establecimiento se encuentran

Bestias para paseos

De alquiler con buenos aperos.—*Leon Suarez.*

Julio 1.° *de* 1842.—*Por* 6 *meses.*

www.bdigital.ula.ve

Figura 45. Aviso de Carros y carretas
Fuente: *El Venezolano,* Nº 160 (Caracas, 7 de febrero de 1843).

[388] Eduardo Arcila Arias. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas*… p. 98.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En términos socioculturales, el desarrollo de estos medios de transporte tuvo sus particularidades dependiendo del contexto en el que se desarrollaron o llegaron como bienes foráneos. A escala global, estos transportes permitían el desplazamiento de viajeros por "carretera" y completaban el *puzzle* de medios de transporte que comenzaba en algún extremo del mundo con un caballo o mula, seguido de un barco, pasando por ferrocarriles y embarcaciones lacustres, hasta situar al viajero en alguna localidad mucho más urbanizada. En Caracas, como en otras urbes americanas, la presencia de estos medios de trasporte no era ajena a la cotidianidad ya que formaba parte de las perspectivas de desarrollo del comercio y la propia dinámica económica local (Figura 46).

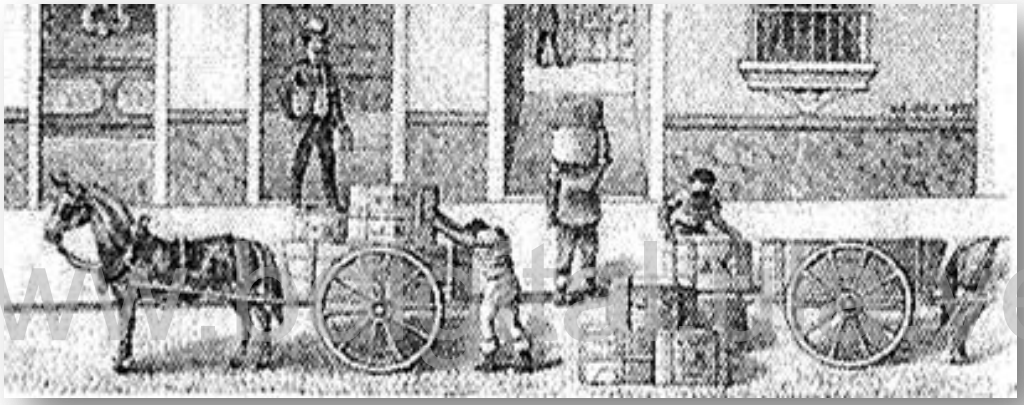


Figura 46. Carros de Carga descargando frente a la Casa del Libertador. Siglo XIX.
Detalle del membrete de la Carta del comerciante Juan Nolk. 28 de octubre 1893.
Fuente: *El Desafío de la Historia*, Año 3. N° 21, p. 69.

En el mundo entero eran conocidos estos transportes, así como las posadas apostadas en los caminos. En un país con grandes dificultades para las travesías todos estos elementos sumaban en el proceso de articulación del territorio.[389] En el caso venezolano, la geografía obligaba un desempeño limitado de estas funciones, circunscribiéndolos a espacios colindados que hacían ver al país carente de vías y medios de comunicación y urgido de una trasformación vial acorde con las renovaciones tecnológicas. Como escribió José Gil Fortoul:

[389] Véase: José Armando Santiago. "Los sistemas de transporte y la articulación del territorio venezolano desde finales del siglo XIX". *Ágora*, N° 17, Año 9, Trujillo, 2006, pp. 167-183.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Nuestros caminos principales (el de Caracas a La Guaira y el de Valencia a Puerto Cabello, que eran aun de recua) están en el peor estado, y los pocos que hay transversales apenas son malas veredas. Pueblos que podrían comunicarse en dos días necesitan quince; el agricultor trabaja para pagar fletes, y el conductor para comprar y matar bestias; no hay cómo introducir desde la costa piezas y máquinas del extranjero, sin las cuales nuestros frutos no pueden competir con los extraños. No hay cambios interiores y vemos que en una Provincia sobra lo que en otra falta, y aun así sucede entre cantones vecinos… No hay seguridad ni comodidad navegando (en nuestros ríos), y muchas veces no hay medios para pasarlos. Todavía empleamos para esto en muchas partes una invención de los indios, que llamamos cabuyas, y en que peligran a menudo los intereses y la vida. [390]

Este tipo de transporte también dio paso a una apreciación de su posesión, ya que expresaba la adquisición de una propiedad muy representativa a nivel social. En primer lugar se distanciaba de los esfuerzos de desplazamientos llevados a cabo por aquellos que hacían sus viajes a pie. En cuanto al trasporte de mercancía, era indiscutible que su utilidad permitía una mayor movilización a razón de la relación distancia-peso. Sin embargo, otra lectura de este mismo asunto se puede apreciar cuando se sitúa el problema de la movilización del pueblo llano respecto a las élites de la época. Emprender una jornada larga a pie acercaba más al transeúnte a las actividades de los sectores menos favorecidos que a la "burguesía" de entonces. Esta perspectiva se puede comprender mejor en las palabras de Richard Ford, quien viajó a España en el siglo XIX y rotuló: "…andando es como viajan los animales, que para eso tienen cuatro pies […] nadie emprende una jornada a pié, sino los mendigos y vagabundos […] Por esta razón los peatones son mal recibidos y objeto de toda clase de sospechas".[391]

www.bdigital.ula.ve

Los estudios relacionados con este tema hacen referencia a que en el siglo XVIII y hasta mediados del XIX existieron pocos coches en Caracas y en general en el país. Algunos viajeros como Sandford, un oficial de la marina estadounidense quien estuvo en Caracas en 1857, señaló ver una "completa ausencia de vehículos de rueda a excepción de las carretas de café".[392] Por su parte, Guillermo José Shael recogió en sus investigaciones

[390] Véase: David Petit. "República y caminos en Venezuela, 1831-1847: Fundamentos del Pensamiento político y económico de Guillermo Iribarren Mora durante el Gobierno Deliberativo". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Año 19, Nº 38, Mérida (Venezuela), 2014, p. 93.

[391] Carlos Reyero. *Estudiosos, aficionados y turistas dentro del cuadro*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona, 2008, p.135.

[392] Fundación Eugenio Mendoza. *Evolución del Transporte en Venezuela…* p. 14.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

información sobre algunos vehículos, entre los que se encontraban "un Landeau de gran tamaño que fue traído de Francia por el Conde de Tovar en 1865 y una carroza de Mixares de Solórzano, cuyos herederos la donaron al Convento de Santo Domingo".[393] Igualmente, refiere que para 1845 ya funcionaba una línea de diligencias entre la Capital y su puerto denominada *El Omnibus venezolano*, el cual prestaba un servicio de tres viajes semanales.[394]

Por otro lado, Sir Robert Ker Porter, hizo alusión a que ya para 1826 circulaban carruajes entre La Guaira y Caracas, y nombra a "Mister Alderson como la primera persona que condujo un vehículo de tracción de sangre entre ambas ciudades".[395] En 1895 el periodista norteamericano William Curtis reseñó que en un sector de la capital: Puente Hierro, "se reúne una apreciable cantidad de gente que circula en carruajes y a caballo […] las damas se sentaban en sus coches bajos los árboles".[396] Esto dio pie que servicios como *Cochera Talavera* ofrecieran "el mejor servicio de Caracas" y que en lo sucesivo se estableciera una seria valoración en torno al modelo, tipo y evento dentro del uso del coche como parte de la cultura capitalina.

www.bdigital.ula.ve

En la actualidad, el Museo del transporte de Venezuela "Guillermo José Schael" conserva una muestra de carruajes y carretas utilizados durante el siglo XIX (Figuras 47 y 48), los cuales empleaban tracción animal. Además se conserva un Coche de posta que era tirado por dos caballos y algunas carretas de carga. Pero su desarrollo en Europa fue patente, lo que significó todo un referente para América, asociado a un lenguaje de reconocimiento según su estructura y forma de tracción. Por ejemplo, el "coche de colleras", que era "una especie de carroza de 4 plazas y 4 ruedas, poco elegante y sólido tirado por seis caballerías, unidas de dos en dos, y separadas por los tiros".[397] Así también circularon la galera, la diligencia y la calesa.

[393] *Ídem.*
[394] *Ibídem.*, p. 15.
[395] *Ibídem.*, pp. 14-15.
[396] *Ibídem.*, p. 17.
[397] Universidad de Murcia. "Aquellos viejos carros. Pascual López Llopar. Lugares con encanto. Santa María". *Jumilla de Antaño*, Nº 1, Murcia, 2009, p.17.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 47. Carretas. Museo del Transporte (Caracas-Venezuela)
Fuente: https://www.flickr.com/photos/fotobrisa/7782880602/in/photostream/

www.bdigital.ula.ve



Figura 48. Carretas. Museo del Transporte (Caracas-Venezuela)
Fuente: https://www.flickr.com/photos/fotobrisa/7782880602/in/photostream/

Un caso elocuente de la Venezuela de las carretas y los coches lo llegó a representar Isidoro Cabrera (1880-1963), reconocido como el último cochero de la Caracas de los

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

techos rojos. Sin duda, un personaje que formó parte de la historia cotidiana de Caracas y recordaba a la Venezuela pre-petrolera. Siendo tildado "el cochero de muchas épocas", Isidoro llegó a encarnar la generación de 1880, con sus caballos (“Tremendo” y “Seguridad”) y sus manías. Hijo de Victorino Cabrera, cochero de profesión, legó a su hijo su oficio en 1911, convirtiéndose gradualmente en una estampa de la Caracas de antaño y quedando inmortalizado por el maestro Billo Frometa en su notable canción “epa Isidoro”, que forma parte esencial de su delicado repertorio dedicado a la vida caraqueña de mediados del siglo XX (Figura 49).



www.nuevaitalia.ve

Figura 49. Isidoro Cabrera
Fuente: Fundación Eugenio Mendoza. *Evolución del Transporte en Venezuela…* p.80.

2.2.3 El progreso viaja sobre rieles: ferrocarriles inconexos

Por otro lado, un aspecto ineludible en el estudio de la Venezuela agroexportadora, referido al periodo que estamos analizando, lo representa sin duda el advenimiento del Ferrocarril. En la historiografía venezolana el estudio de este medio de transporte no ha quedado de lado, por el contrario, sigue despertando interés entre los investigadores, ya que el proceso de construcción, apogeo y desaparición de los ferrocarriles en el territorio

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

nacional se encuentra engranado con la evolución económica y social de un país que siguió en su momento el camino de los rieles.[398] Muchas son las referencias que se citan en los libros de historia a nivel regional y nacional acerca de la incorporación de lo que en otrora fuera considerado el símbolo del *progreso*.

El estudio de los ferrocarriles merece sin duda una contextualización bastante amplia — que no pretendemos hacer aquí — pero que en consideración a su importancia se hace preciso efectuar con el fin de lograr una aproximación al tema dentro de la Venezuela agroexportadora entre 1864 y 1914. Si bien se establecieron solo unos tramos y no una red integradora debido en parte a la abrupta geografía, su presencia dinamizó el impulso de los primeros recorridos en el marco de la economía capitalista mundial. El siglo XIX marcó para Venezuela los primeros intentos de su adecuación al escenario nacional (1827-1867), así como su desenvolvimiento (1870-1899) hasta alcanzar el siglo XX, cuando comienzan a eclipsarse los viajes en vagón al estilo decimonónico. El ferrocarril trajo consigo ventajas al viajero, facilidad de comunicación, capacidad para trasladar mercancías desde y hasta los puertos, así como oportunidades para la exportación y entrada de productos al interior del país. De hecho, permitió una mayor unificación entre áreas y regiones económicas distintas y separadas por los escollos naturales.[399]

www.bdigital.ula.ve

La construcción de ferrocarriles amplió la concepción del transporte de carga, primero dentro del ciclo minero-exportador y luego en el marco del ciclo agroexportador. En torno al financiamiento de este sistema se desarrollaron escenarios de poder económico y político a nivel regional y nacional, haciendo que el Estado estableciera una relación directa con el capital privado en torno a los proyectos ferrocarrileros. En términos socioculturales, alrededor del ferrocarril se construyó todo un imaginario, así como un conjunto de representaciones que formaron parte de los viajes comerciales de la Venezuela agroexportadora entre 1864 y 1914.

[398] Véase: Reinaldo Rojas. *Entre rieles. Historia del Ferrocarril en Venezuela*. Barquisimeto: Ediciones MOON, 2004.

[399] Consúltese: Ovelimar Martínez. "El ferrocarril del Zulia: factor de unión entre el piedemonte andino y el sur del Lago de Maracaibo". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Nº 26, Mérida (Venezuela), 2008, pp. 303-316.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Como se ha señalado, en una Venezuela caracterizada por la actividad agrícola, era necesario mejorar sustancialmente la comunicación entre las zonas productoras y los puertos. Por ende, urgía facilitar el transporte para activar la economía. El viajar a mayor velocidad haciendo uso de un mecanismo distinto al animal herrado era difícil, si se hacía en "coche" y en medio de muchas dificultades las distancias eran bastante cortas, por no decir que solo se circunscribían a aquellos espacios donde las vías lo permitían. Como han referido algunos autores, los medios disponibles "hacían el recorrido con majestuosa lentitud, invirtiendo en hacerlo siete u ocho horas jornadas, y aún más si era la estación lluviosa".[400] De ahí que los primeros intentos ferroviarios entre los años 1830-1845 fueran tan bien aceptados y revolucionaron no solo la concepción del viaje sino la percepción del tiempo y el espacio entre la gente. El ferrocarril mostraba fuerza, determinación, autonomía y modernidad, su sonido irrumpía no sólo en los parajes sino en la mentalidad de las generaciones que veían transformar la vida rural de Venezuela, un país en búsqueda del anhelado *progreso* en el marco de los principios civilizatorios occidentales (Figura 50).

www.bdigital.ula.ve



Figura 50. Gran Ferrocarril del Táchira
Fuente: Fundación Eugenio Mendoza. *Evolución del Transporte en Venezuela*… p.34.

Este medio de transporte agilizaba el traslado de bienes y personas entre localidades que exigían mucho tiempo de recorrido. Razón por la cual en la instalación de las vías

[400] Luis Cordero. *La Venezuela del Viejo Ferrocarril*. Caracas: Gráficas Monfort, 1990.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

férreas se evidenciaba la importancia de proyectos de orden nacional. Como lo ha expuesto Catalina Banko:

> […] en 1880 el gobierno logró suscribir un contrato con el norteamericano William Pile para la construcción del ferrocarril entre La Guaira y Caracas. En la empresa encargada de la ejecución de la obra también participaron los comerciantes, tanto de Caracas como de La Guaira, como accionistas y proveedores de materiales. Los trabajos quedaron concluidos en el año 1883y la inauguración del ferrocarril formó parte de las celebraciones del centenario del natalicio del Libertador.[401]

Dentro del imaginario de la época, el ferrocarril era semejante a un *Pegaso*, no era tan solo una maquinaria en movimiento sino "una figura de alado pensamiento", el cual cruzaba las selvas "como el viento", empleando su empuje y demostrando que no había distancia que lo determinara. En algunas líneas poéticas de la época se pueden observar alusiones a su presencia, entendido como un "brioso corcel en la sabana". La poesía sugería como la maquina "soltaba la brida" semejando "el rayo en su veloz corrida", con el fin de unificar a la familia humana.[402]

www.bdigital.ula.ve

Algunos autores han referido que de acuerdo a la dinámica económica (minera y comercio) se originaron los modelos ferroviarios iniciales, tales son los casos del modelo minero del Ferrocarril Bolívar de Tucacas a las Minas de Aroa y el modelo comercial del Ferrocarril de la Guaira-Caracas.[403] Siguiendo los aportes de José Murguey,[404] destacado investigador en el campo de la historia del ferrocarril en Venezuela, es posible establecer una panorámica que integra cinco aspectos importantes:

1. La aparición del ferrocarril, como avance tecnológico que revolucionó los medios de transporte, llega de Europa irrumpiendo con su sonido la concepción clásica del movimiento e impulsando una nueva concepción del orden y el progreso.

[401] Catalina Banko. "La Guaira. Dificultades para llegar a `buen puerto`". *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 45, 2016, p. 44.
[402] Tomado del poema "El ferrocarril". En: *El Álbum Nacional*. (Caracas: julio 10 de 1906), p. 9.
[403] Yamile Delgado de Smith y Liyira Manama. "Ferrocarril venezolano: mirando el pasado y presente". *Compendium*, Vol. 10, N° 19, Barquisimeto, 2007, pp. 31-45.
[404] José Murguey Gutiérrez. *Construcción. Ocaso y desaparición de los Ferrocarriles en Venezuela.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1997.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

2. El impacto de los ferrocarriles en América Latina debe evaluarse de manera particular reconociendo los distintos territorios donde se asentaron y su impacto social.

3. En el caso venezolano destacan la construcción del Ferrocarril de La Guaira a Caracas, el Ferrocarril Central de Venezuela: Caracas-Santa Lucía, Ferrocarril Caracas-Valencia, ferrocarriles de Valencia a la Laguna de Tacarigua, Puerto Cabello-El Palito, Puerto Cabello-Valencia, San Felipe a Palma Sola, el Ferrocarril Bolívar de Tucacas a las Minas de Urao, el ferrocarril sudeste de Venezuela de El Hacha a Barquisimeto. Igualmente, la construcción del ferrocarril Carenero-Río Chico, el ferrocarril a Guanta, ferrocarril de Coro al puerto de La Vela; a lo que se suman los tranvías.

4. El impacto de la construcción de vías férreas en los Andes venezolanos, como es el caso del ferrocarril de la Ceiba a Sabana de Mendoza, la fundación de la compañía Ferrocarriles de Trujillo, El Gran ferrocarril de la Ceiba, el ferrocarril Santa Bárbara –El vigía y el ferrocarril del Táchira.

www.bdigital.ula.ve

5. La llegada del siglo XX representa el "ocaso" y proceso de desaparición de los ferrocarriles en el marco de la explotación petrolera nacional.

Si bien este tema representa en sí mismo una línea de investigación amplia, en este punto se hace preciso hacer clara alusión a algunos aspectos generales que permiten apreciar la relación entre el ferrocarril, los viajes, el comercio y la cultura.

En primer lugar, es importante destacar que el surgimiento del ferrocarril, impulsado por la energía del vapor, creó nuevas condiciones para la evolución de la sociedad en general, su relación con el proceso de industrialización generó cambios importantes que más tarde serían considerados en el desarrollo de los países que buscaban su avance material. Este fue el caso latinoamericano Como lo ha señalado Murguey:

> En América Latina, cuyas repúblicas habían alcanzado recientemente su independencia política, la construcción de ferrocarriles fue concebida por su dirigencia como el medio de transporte más eficaz para comunicar las poblaciones entre sí e impulsar el desarrollo de estas jóvenes naciones, superar las condiciones materiales heredadas del viejo y largo pasado

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> colonial e insertarlas finalmente en el contexto del progreso y de la modernidad.[405]

En este contexto, el autor deja ver que "la construcción de ferrocarriles en Venezuela contribuyó a consolidar las características fundamentales de la economía agroexportadora venezolana" hasta las primeras décadas del siglo XX.[406] En este plano, se plantea un contraste entre la realidad de los caminos existentes y la necesidad de contar con alternativas de movilidad para personas y mercancías. El movimiento comercial demandaba que las autoridades nacionales encontraran una manera de facilitar el tránsito entre escenarios de vinculación nacional: las zonas productoras y la costa; las ciudades y los puertos. El ferrocarril se hizo atractivo también debido que las "carreteras" del país exigían mantenimiento, ampliaciones y constantes reparaciones, lo que requería a su vez de inversiones de capital alto. En síntesis, para la época, ante los caminos de tierra se superpuso la idea de contar con "caminos de hierro". El ejemplo más patente de esta realidad lo constituyó la propia capital, la cual requiera con urgencia alcanzar en el menor tiempo posible y de manera segura y expedita su salida al mundo por medio de su puerto natural: La Guaira.

www.bdigital.ula.ve

De esta manera, a mediados del siglo XIX el proyecto ferrocarrilero cobraba vida concibiendo las ventajas que obtendrían los empresarios debido "al gran vuelo que tomará el comercio y de consiguiente las demás industrias".[407] En el contexto en el cual el ferrocarril redimensiona el trasporte en Venezuela, se plantearon no solo ideas sobre el impacto de los "caminos de hierro" a razón de la unidad nacional,[408] también se analizaron semblantes de carácter integracionista a nivel binacional,[409] a lo que se sumó un tema clave: el impulso que requería la circulación de la riqueza en el país.[410] Desde la

[405] *Ibídem.*, p.19.
[406] *Ídem.*
[407] *Ibídem.*, p. 128.
[408] Consúltese para este concepto la obra de Roberto Agostini Centeno. *El ferrocarril como medio de desarrollo: Venezuela vuelve a los caminos de hierro.* Caracas: Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado, 1974.
[409] Emma C. Rojas Valeri. *Propuestas integracionistas colombo-venezolanas a través de la construcción de ferrocarriles: 1870-1950* (Memoria de grado). Mérida (Venezuela): Universidad de los Andes, 1997.
[410] Para este punto nos hemos basado en el trabajo de Manuel Landaeta Rosales. *Riqueza Circulante en Venezuela*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1962.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

perspectiva de Eduardo Arcila Farías, el ferrocarril se convirtió en una prioridad debido a las bondades que ofrecía a su paso. No obstante, la construcción de vía férreas en Venezuela fue un tema difícil ya que se basaba más en la búsqueda de beneficios que en estrategias reales de desarrollo a tono con el terreno sobre el cual se levantaban. Según el autor:

> Ya durante los últimos años del Quinquenio comienza a producirse la tendencia de darle prioridad a los ferrocarriles sobre las carreteras, y muchos proyectos de éstas vías serán abandonados ante las nuevas perspectivas que ofrecían los numerosos contratos ferrocarrileros suscritos por Guzmán, primero desde el poder y luego como Enviado Extraordinario y Plenipotenciario de Venezuela en Europa, con facultades para comprometer al gobierno en lo político y económico. Evidentemente las ofertas para la construcción de vías férreas se hicieron sin ningún estudio previo sobre posibilidades de un rendimiento proporcionado a la inversión, pues pareciera que la garantía del 7 por ciento de beneficio que garantizaba el Estado venezolano, era suficiente estímulo y acaso no hubiera otro, pues el éxito de una empresa ferroviaria entre Caracas y la Colonia Guzmán Blanco, centro de un centenar de inmigrantes canarios en Araira, era dudoso a simple vista y parecían remotas las posibilidades de que el tráfico de pasajeros y de mercancías llegase a convertirse en un negocio prospero."[411]

www.bdigital.ula.ve

Desde finales del siglo XIX hasta principios del siglo XX la mentalidad de los dirigentes era evidente a razón del triunfo del ferrocarril sobre las carreteras, algo que va a cambiar notoriamente en el siglo XX. Desde esta perspectiva, se podría decir que el camino del ferrocarril en Venezuela fue largo y estuvo lleno de inconvenientes. Sin embargo, en los tramos donde se desarrollaron y considerando el tiempo en que duró su circulación, su engranaje con las otras formas de comunicación marco un cabio significativo para la Venezuela agroexportadora. Pongamos por caso los caminos que conducían a los Valles del Tuy, donde la situación comunicacional estaba comprometida a pesar de haber sino de las más transitadas y permitían conducir la producción y el comercio de estas poblaciones hacia el mercado caraqueño. La importancia del ferrocarril se extendía a todo el territorio con las particularidades de cada región, el ferrocarril cobraba igual importancia en la costa en el occidente, oriente, sur y centro del país. [412]

[411] Eduardo Arcila Farías. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas…* p. 113.

[412] Para conocer otros casos acerca de la presencia del ferrocarril en Venezuela consúltese el trabajo de Lucila Mujica de Azuaje. *El ferrocarril Bolívar, de Tucacas a Barquisimeto*. Barquisimeto: Fundación Buría-Zona Educativa del Estado Lara, 2003.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Con el tiempo, el ferrocarril comenzó a sufrir el embate tanto de factores endógenos como exógenos que incidieron en su declive, lo cual ha sido motivo de investigaciones y de debates significativos hasta la actualidad.[413] Sin embargo, el ferrocarril fue muchas cosas a la vez. Desde el punto de vista político, impulso la idea del desarrollo nacional y la búsqueda de la modernidad, ampliando el diálogo con otras naciones del mundo cuyos proyectos ferrocarrileros estaban más consolidados, haciendo valer al gobierno como promotor de orden y progreso. Desde el punto de vista económico, dinamizó la inversión, el intercambio de mercancías y la búsqueda de benéficos en la cual participaron agentes extranjeros y nacionales, involucrando las actividades de las casas comerciales insertas en el comercio mundial. A nivel social, despertó el interés por los proyectos de mejoramiento de la vida de la sociedad venezolana y cambió la visión del mundo gracias a su combinación entre inventiva, tecnología, impacto, efectividad y conectividad entre comunidades humanas.

Desde una mirada cultural, se vio más allá de un vehículo de penetración al territorio y herramienta comercial efectiva, ya que irrumpió en el imaginario colectivo nacional situándolo como una posibilidad real para romper los límites de la distancia y acercar al ciudadano venezolano al mundo desde lo más profundo del país. El ferrocarril llevaba pero también traía cosas y personas que estaban impregnadas de las alegorías del mundo atrás de las montañas y más allá del horizonte inalcanzable con la vista. De esta forma, se estableció un vínculo entre la máquina y la gente, no solo a nivel laboral sino sociocultural. Los caminos y carreteras se abrían paso desde la óptica liberal y conservadora mientras que los ferrocarriles se convertían en arquetipos (Figura 51). Con el tiempo, la vialidad cambió sustancialmente, durante el régimen gomecista se consolidó otro proyecto vial y el país se adaptó a las exigencias del siglo XX.

www.bdigital.ula.ve

[413] Véase: José Murguey Gutiérrez. "Factores exógenos y endógenos en la desaparición de los ferrocarriles en Venezuela". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 32, Caracas, 1990, pp. 598-603; _____. "Historia de los ferrocarriles en la historiografía venezolana". *Historiográfica*, Nº 18, Mérida (Venezuela), 2000, pp. 51-71.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 51. Grupo de empleados del ferrocarril de Guanta a Barcelona
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, N° 188 (Caracas, 1899), p. 679.

www.bdigital.ula.ve

De esta forma, se cerró el largo camino de la conquista del territorio a nivel de infraestructura vial. Los senderos, las picas y las carreteras primigenias vieron surgir las líneas férreas y su solidez, de hecho permitieron el surgimiento de centros poblados en áreas particulares del territorio nacional, como en el caso del occidente venezolano.[414] Luego esas carreteras se fueron consolidando en medio de una dinámica nacional que conectó ciudades y puertos importantes para el país, lo que marcó el curso de los tramos que determinaron la interacción del interior país con el mundo.[415] Si bien la explotación aurífera abrió pasó a una forma de asimilar la importancia del ferrocarril como en el caso

[414] Para este punto véase: Claudio Alberto Briceño Monzón. "El ferrocarril del Zulia y la carretera Panamericana: factores de poblamiento de El Vigía y Santa Bárbara, en el sur del Lago de Maracaibo (1880-2006)". *Ensayos Históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*, Nº 19, Caracas, 2007, pp. 181-208; _____ y José Alberto Olivar. *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica*. Mérida (Venezuela): Universidad de los Andes, Consejo de Publicaciones, CDCHT y Vicerrectorado Administrativo, 2009.

[415] Para un ejemplo concreto de estas relaciones ciudad-puerto, consúltese el trabajo: José Alberto Olivar. "La construcción de la carretera Valencia-Puerto Cabello en el siglo XIX". *Mañongo*, Nº 26, Valencia, 2006, pp. 25-40.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

del Yarauri,[416] con el tiempo el avance de la locomoción quedó como una manera de apreciar los cambios en la infraestructura comunicacional de un periodo de definición para el país, ya que conectó a Venezuela con circuitos comerciales vecinos y viceversa.[417]

2.2.4 Navegación: los caminos de agua

Otro aspecto de notoria importancia para entender los viajes comerciales en la Venezuela agroexportadora lo representó la navegación de bajo calado, a vela y vapor. Estos medios de transporte fueron determinantes a la hora de estimar la industria y el comercio en la época, componentes considerados como "columnas poderosas que en la América democrática sostiene el templo del progreso".[418] Como señala Argenis Agüero y Alexandra Romero en la introducción a su trabajo sobre la navegación entre los ríos Cojedes y Orinoco:

> La evolución histórica del uso de los caminos de agua en lo que es el actual territorio venezolano se inició, desde tiempos inmemoriales, con la espontaneidad y naturalidad que caracterizaron los modos de vida de los primeros grupos humanos, muchos de los cuales dejaron el nomadismo para asentarse en tierras llaneras, ello se logró gracias a los grandes ríos y sus afluentes, cuyas márgenes les sirvieron de asiento poblacional (…). A partir de 1830 se intensificaron los movimientos que utilizaban, desde El Baúl, la vía fluvial del sistema del río Cojedes, remontando aguas arriba hasta tierras del actual estado Portuguesa, y aguas abajo por diversos cauces fluviales que conducen hasta San Fernando de Apure y Ciudad Bolívar. Luego, en la segunda mitad del siglo XIX se produjo un importante desarrollo en la zona de los llanos venezolanos debido al aprovechamiento del eje conformado por los ríos Cojedes, Portuguesa, Apure y Orinoco. A partir de 1880 la navegación a vapor se incrementó en Venezuela y, en consecuencia, hubo presencia de estos buques en el puerto de El Baúl. La actividad fluvial se mantuvo hasta avanzada la tercera década del siglo XX".[419]

www.bdigital.ula.ve

[416] José Murguey Gutiérrez. "La explotación aurífera y el ferrocarril del Yuruari". *Tierra Firme*. *Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 30, Caracas, 1990, pp. 308-318.

[417] Como ejemplo de estas relaciones durante el periodo en estudio consúltese el trabajo de: Alfonso José Arellano Cárdenas. *El ferrocarril del Táchira. Ingeniería y arquitectura entre 1893 y 1926*. San Cristóbal: Fondo Editorial UNET, 2008.

[418] *El Avisador Hispano Americano*, N° 2019, Año IV (Nueva York, 10 de marzo de 1890), p. 3.

[419] Argenis Agüero y Alexandra Romero. "Apuntes históricos sobre la navegación entre los ríos Cojedes y Orinoco". *Tiempo y Espacio*, Vol. 33, N° 64, Caracas, 2015, pp. 405-406.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Este panorama, estaba en sintonía con lo que ocurría en las costas, donde la navegación constituía una forma de comunicación que influía en el avance del comercio (Figura 52) Como se expone en una carta de H. L. Boulton y C[a] en 1865:

> Nuestro surtido se ha reducido considerablemente y queremos que vuelva el "W[hite] Wing" sin demoras. Sólo podemos pedir harina, trigo y alguna cantidad de sebo para que traiga en su viaje de regreso. Estaríamos felices si pronto pudiéramos pedir resina y tablas de madera.[420]



Figura 52. La "White Wing" anclada en la Guaira, 1865
Fuente: Obra propiedad de John Dallettt, New York.
https://www.histarmar.com.ar/LineasdePaxNAaSCA/RedDLine.htm

www.bdigital.ula.ve

En el contexto de la época, la relación con los Estados Unidos, por ejemplo, respondía a una realidad naviera continental que unía el tráfico mercantil y lo impulsaba gracias a los buques que estaban en circulación. Es decir, la navegación permitía hacer más

[420] Susan Berglund. "Una carta mercantil de 1865". *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*.Caracasvo, Vol. l68, N°269, 1985, p.190.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

"intimo el tráfico mercantil entre la gran República norte-americana y sus hermanas en el continente".[421]La estadística de algunas agencias para el año 1888, exponían cuadros por país de los buques capaces para la navegación de altura. Venezuela contabilizaba para entonces 13 buques que sumaban 3.759 toneladas.[422] Mención especial merece la Línea de vapores *Red "D" Line*, la cual permitía la circulación entre Curazao, La Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo.[423]

El movimiento marítimo entre los diversos puntos del extenso litoral de la República, comprendido entre el Orinoco y el Lago de Maracaibo, así como entre Venezuela y Las Antillas, se hacía inicialmente en buque de Vela, pero posteriormente la locomoción marítima se hizo presente gracias a los distintos vapores que salían casi diariamente de los puertos nacionales. El servicio se hacía entre los diversos puertos de la República. Para 1888 varias líneas de vapores realizaban esta actividad: la de Coro, Maracaibo y Curazao, servido por los buques de vapor llamados "Maracaibo" y "Mérida", la cual se enlazaba en aquella isla con los vapores de la compañía "D roja" de Nueva York.[424]

www.bdigital.ula.ve

Por otro lado estaba la de Puerto Cabello, La Guaira y Trinidad, con escala en los puertos intermedios. La de La Guaira, Carenero y Río Chico y la del vapor "Bolívar" entre Ciudad Bolívar y Puerto España, cuya línea tenía además, otros dos vapores que navegan a Caicara, San Fernando, El Baúl, Camaguan, San Fernando y Arauca. Además, existía en Maracaibo dos vapores: "El Progreso" y "El Uribante" que hacían viaje a la Ceiba, Colón y Encontrado, y otro vapor que hacía viajes entre Puerto Cabello y Tucacas. De hecho, para el remolque y auxilio de prácticos en la Barra de Maracaibo había "dos embarcaciones de vapor y una de vela, regularmente dotados, á los cuales debe el público importantes servicios".[425] A ello se sumaba la comunicación periódica con el exterior, la cual se efectuaba por medio de las líneas de vapores americanas, inglesas, francesas, holandesas y alemanas. Estos servicios llegaron a ser diarios, los americanos e ingleses ofrecían ocasión

[421] *El Avisador Hispano Americano*, N° 2019, Año IV (Nueva York, 10 de marzo de 1890), p. 3.
[422] *Ídem*.
[423] *El Avisador Hispano Americano*, N° 2019, Año IV (Nueva York, 10 de marzo de 1890), p. 49.
[424] Cabe señalar que la casa Boulton participa como accionista en la línea naviera "D" roja con el fin de asegurar el transporte tanto de pasajeros como de distintas mercancías entre Venezuela y Estados Unidos.
[425] Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela.* Año 1, N° 17, Tomo II, Caracas, octubre de 1891, p. 262.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

de envío y de recibo tres y cuatro veces cada mes, tres las líneas francesas, dos la alemana y una la holandesa.[426]

La ventaja de Venezuela, por su situación geográfica, era que tenía mares, golfos, lagos y ríos navegables. Las costas de Venezuela abarcaban para 1891 "3.020 kilómetros de extensión, bañadas por el mar de las Antillas y el Océano Atlántico".[427] Además se contabilizaban "32 puertos, 50 ensenadas y numerosos fondeaderos, sin contar los puertos que hay dentro de los lagos de Maracaibo y de Valencia y los desagües de los grandes ríos".[428] De esta manera, circulaban los productos y hacían presencia los compradores para hacer sus órdenes. Las importaciones por el Puerto de La Guaira se hicieron altamente reconocidas, para agosto de 1891, 8 vapores y 1 buque de vela intervinieron para su trasporte.[429] Productos como Café (por valor de B. 349.910), Cacao (Por valor de B. 162.268), Cueros (por valor de B. 9.072), Pieles (por valor de B. 3.036) y Diversos productos (por valor de de B.5.100) circulaban gracias a los viajes comerciales impulsados por los barcos.[430] Además, por este medio también llegaban las noticias económicas anunciando "flojedad" o dinamismo en la economía exterior, sobre todo en relación a Europa y los Estados Unidos.[431] A ello se sumaban las noticias relacionadas con el precio y calidad del café, así como la demanda y existencia del fruto trillado y cerezado.

www.bdigital.ula.ve

Es importante situar la importancia que tenían los medios de trasporte marítimo para las zonas más alejadas pero de gran producción. Tal es el caso de la región andina y su vínculo con Maracaibo, las cuales establecieron una simbiosis que terminó por representar uno de los espacios geohistóricos de mayor dinamismo económico en el siglo XIX.[432] Igualmente, la navegación de vapores por los ríos Orinoco y Apure en las primeras décadas del siglo XX, que dejó entrever el nivel comercial que permitían los afluentes más

[426] *Ídem.*
[427] Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Año I, N° 6, Tomo I, Caracas, agosto de 1891, p. 87.
[428] *Ídem.*
[429] *Ídem.*
[430] *Ibídem.*, p. 98.
[431] *Ibídem.*, p. 100.
[432] Claudio Briceño Monzón. "La región histórica del sur del Lago de Maracaibo y la influencia geohistórica de la ciudad de Mérida". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 90, Caracas, 2005, pp. 173-202.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

importantes en el sur del país.[433] Como lo dejó representado Henrique Neum y Ramón Bolett Peraza en 1866, la presencia de embarcaciones de vela y vapor formaban parte del paisaje de esta parte del territorio nacional (Figura 53).



www.bdigital.ula.ve

Figura 53. Ciudad Bolívar hacia 1866, litografía de Henrique Neum según dibujo de Ramón Bolet Peraza.
Fuente: Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 21.

En Venezuela, los estudios históricos han referido la presencia de barcos de vela y vapor durante este periodo. Diversas fuentes manuscritas y bibliohemerográficas indican que en 1849 navegó por el río Orinoco, Apure y sus afluentes una embarcación de nombre *Venezuela* que era propiedad del empresario norteamericano Eduardo Turpin,[434] quien junto a Frederic Beelen, recibió un contrato de navegación durante 18 años. De esta forma, se constituyó The Orinoco Steam Navegation Company en Nueva York, "desde donde importaron las piezas del barco, el cual fue ensamblado por carpinteros y constructores

[433] Al respecto véase los trabajos de Tarcila Briceño, "La navegación de vapores por los ríos Orinoco y Apure en las primeras décadas del siglo XX". *Tiempo y Espacio*, Nº 10, Caracas, 1988, pp. 61-68; y *Comercio por los ríos Orinoco y Apure en la segunda mitad del siglo XIX*. Caracas: Editorial Tropykos, 1993.
[434] Bartolomé Tavera Acosta. *Anales de Guayana.* Caracas: Auyantepuy, 1954, p. 511.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

americanos en el Orinoco".[435] En el año 2014, la directora del Acervo Histórico del Zulia Ligia Berbesí, refirió, en medio de la discusión sobre los orígenes de un barco encallado en el Catatumbo, que un vapor de nombre *Venezuela* surcó aguas del Zulia entre Puerto Villamizar (Colombia) y Encontrados en 1881, traído de Nueva York por la Zulia Steam Navegation Co, para el transporte de frutos y mercaderías (Figura 54).[436]



www.bdigital.ula.ve

Figura 54. Barco vapor Venezuela.
Foto: Cortesía Acervo Histórico de Zulia
Fuente: Arqueología Venezuela. <http://arqueologiavenezuela.blogspot.com/2014/08/>.

Estos datos apuntan a que los vapores fueron embarcaciones muy utilizadas a finales del siglo XIX, ampliando el tráfico marítimo a lo largo de las costas del país. Barcos como el *Venezuela* "cubrían la ruta comercial para las compañías Boulton & CA en Puerto Cabello y Caracas; H.L Boulton Jr. & CA en Maracaibo; Rivas Fensohn & CA en

[435] Arqueología Venezuela. "Comandante de la armada anuncia, ante exclusiva de NAD, investigación exhaustiva de barco encallado en el sur del lago". Disponible en: <http://arqueologiavenezuela.blogspot.com/2014/08/>.

[436] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Curazao y la I.A Senior e Hijos en Coro".[437] De esta forma, es posible considerar la presencia de piraguas, goletas, bongos, pailebot y vapores que tienen en si mismo su lugar en la historia naval venezolana.

La navegación se extendió tras la Guerra Federal, puertos como el de La Guaira y Ciudad Bolívar, eran espacios de arribo y partida. Algunas escalas conocidas se situaron en sitios como Barrancas, Carúpano, Pampatar, Cumaná y Barcelona, por citar sólo algunas. En la apertura comercial del país, la navegación de barcos con bandera extranjera fue permitida con la idea de fortalecer el comercio interior, lo que permitió que algunas embarcaciones asociadas a compañías como la Orinoco Shipping & Tradign Company hicieran presencia entre Ciudad Bolívar-Trinidad y La Guaira o la Compañía de Vapores "La Estrella Roja" cuyos vapores Apure, Nutrias, Guanares, Socorro, Masparro hacían lo propio en las aguas del interior.[438] En angostura anclaban barcos procedentes de puertos fluviales como el de San Fernando y Zamora, así como de las costas marítimas de Venezuela y algunos puertos vinculados con las Antillas. Otros nombres de barcos conocidos fueron el Delta, Apure, Socorro, Orinoco, Alianza, Arauca, Boyacá, La Verdad y Masparro.[439]

www.bdigital.ula.ve

La dinámica naval de la segunda mitad del siglo XIX alcanzó el Lago de Tacarigua (hoy lago de Valencia), cuya vía de comunicación conectaba las ciudades y poblados cercanos a Valencia y Maracay, algunos autores han señalado que esto permitió pensar brevemente en la presencia de "líneas de buques a vapor para transportar personas y mercancías".[440] Según Víctor M. Pineda:

> Los intentos por hacer del lago de Valencia una vía ideal para el transporte de personas y mercancías comenzaron en la segunda mitad del siglo XIX. Hay una pista encontrada en el diario el Nacional del año 1962, importante porque da cuenta acerca de la existencia de un puerto en el lago. El citado

[437] *Ídem.*
[438] Américo Fernández. "Navegación a vapor". En: *Historia del Estado Bolívar*. Disponible en: <http://historiadelestadobolivartomoprimero.blogspot.com/2016/09/navegacion-vapor.html>.
[439] *Ídem*.
[440] Para este punto consúltese: Víctor M. Pineda. "la navegación por buques a vapor en el Lago de Tacarigua durante la segunda mitad del siglo XIX (1851-1898)". *Tiempo y Espacio*, Nº 64, Caracas, 2015, pp. 428-440.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> puerto se llamaba Guayamud y tenía un intenso intercambio comercial con la ciudad de Guigue.[441]

En suma, es posible observar como los medios de navegación jugaron un factor determinante para que se realizaran los viajes comerciales entre 1864 y 1914. El crecimiento de la navegación fluvial iba en concordancia con la dinámica comercial, los sistemas de navegación se abrieron paso en tres escalas, fluvial, lacustre, marítima y transoceánica. Esto genero además un mundo laboras y de relaciones entre los dueños de las embarcaciones y los trabajadores, quienes hicieron de esta dinámica su vida y su forma de manutención.

2.3 Los puertos como epicentros del comercio internacional

El aspecto más significativo de los viajes comerciales en la Venezuela agroexportadora lo constituyen los puertos, en primer lugar porque representaban lugares que servían de puntos de encuentro donde se desarrollaba una dinámica comercial que irradiaba a las zonas circunvecinas, al mismo tiempo que dependía de ellas, ya que los rubros de exportación e importación pasaban obligatoriamente por ellos.[442] El estudio sobre los puertos y su importancia es una actividad bastante extensa, debido a que demanda poner la mirada sobre las estructuras portuarias en el tiempo, el gobierno de los puertos, su estatus jurídico, las políticas portuarias locales, las dimensiones de las instalaciones portuarias y su gobernanza, entre otros.[443]

Sin embargo, en este estudio consideraremos siete áreas con ejes portuarios particulares, circunscritas al caso venezolano durante el periodo en estudio: 1. Caracas, 2. Valencia, 3. Coro, 4. Maracaibo, 5. Barcelona, 6. Cumaná y 7. Ciudad Bolívar. Esta clasificación no es arbitraria, responde a un conjunto de aspectos que se conectan entre sí y dan forma a un escenario distinguido por los niveles de desplazamiento: a. Importancia geopolítica, b. Alto nivel de actividad económica, c. Confluencia de circuitos comerciales

[441] *Ibídem.*, p. 433.
[442] Para este punto consúltese: Edgar Abreu Olivo y otros. *Entre campos y puertos: un siglo de transformación agroalimentaria en Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 2001.
[443] Al respecto véase: Amélia Polónia y Ana-María Rivera Medina (Eds.). *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX Políticas y estructuras por*tuarias. Nueva edición. Madrid: Casa de Velázquez, 2016.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

exógenos y endógenos, d. Infraestructura pare el encuentro e intercambio socioproductivo, y e. Paso obligatorio de productos comerciales-culturales desde y para el mundo (Figura 55)

De esta forma, podemos apreciar cómo se establece una cartografía de puertos que sirven de puntos de convergencia para las rutas escabrosas, las largas travesías y los itinerarios por los ríos y lagos. Cada puerto atiende a una dinámica particular del territorio tanto a nivel de los rubros como de las formas de mercantilizar los productos. Además, responde a la perspectiva que le imprime la presencia y la inversión extranjera a partir de sus intereses particulares. El motivo de su existencia es el desplazamiento normado de cosas y personas en tiempo de paz y en guerra, pero al implicar factores humanos vitales para el desarrollo, implica también dinámicas socio-culturales complejas.

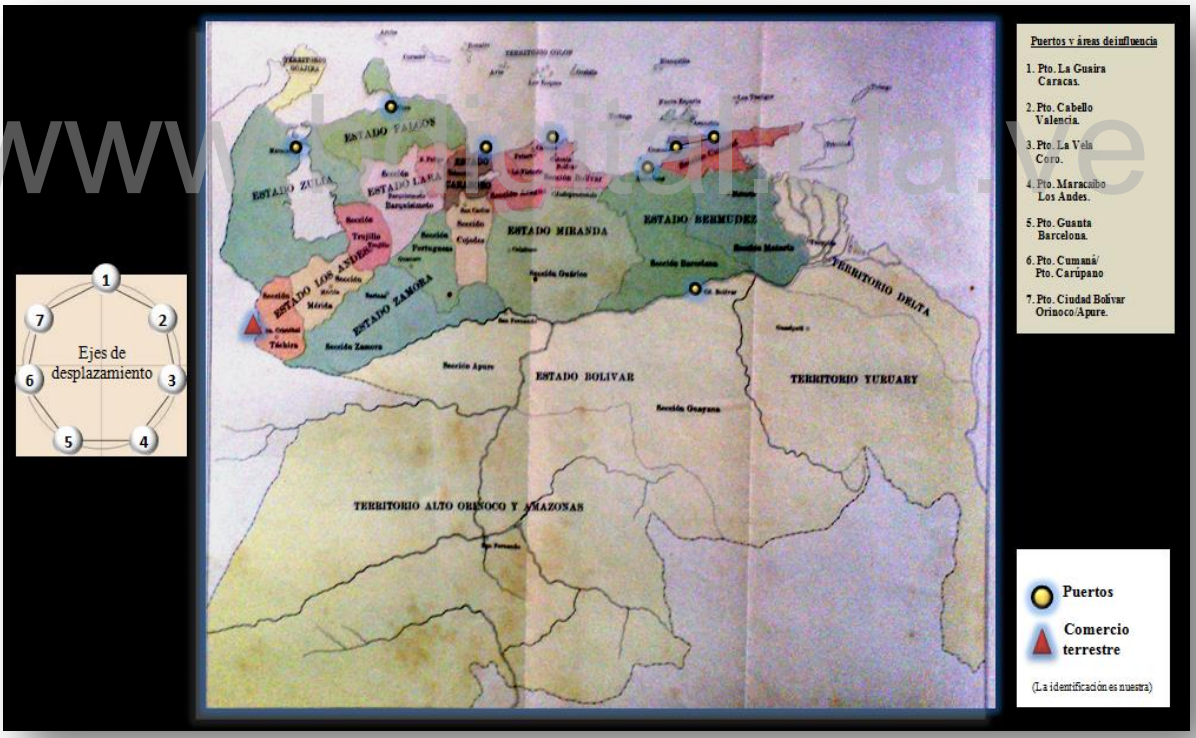


Figura 55. Mapa de los Estados Unidos de Venezuela (1891) con las su principales puertos
Fuente: Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. N° 16, Año 1, Tomo I, Caracas, 28 de octubre de 1891. (El subrayado y las identificaciones son nuestras)

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Un ejemplo histórico de la importancia que tuvo la realidad portuaria en Venezuela a razón no solo del mercado interno si no externo, lo expone Ligia Berbesí de Salazar, quien al referirse al Puerto de Maracaibo señala:

> …Maracaibo y su puerto, al iniciar el siglo XIX, contaba con unos 20.000 pobladores, constituyendo una plaza mercantil articulada con el mercado mundial que generaba significativos beneficios a negociantes criollos y peninsulares a través del impulso que le dieron las transacciones mercantiles legales e ilegales de mercaderías provenientes de Veracruz y de plazas europeas, adquiridas con plata amonedada mexicana que se pagaba por el cacao cultivado en el interior de la cuenca lacustre, en la jurisdicción de Gibraltar, en los valles del Sur del Lago y de Cúcuta.[444]

De esta forma, alrededor de los puertos se fue tejiendo un ámbito mercantil que motivó la formación de espacios y redes comerciales y clientelares con intereses disímiles. El comercio en las ciudades portuarias dio paso a importantes negociaciones que impactaron en la prosperidad del puerto. Los fondeaderos se convirtieron en centros de ganancia económica que sentaron las bases del poderío económico de individuos y conglomerados, los cuales influyeron inclusive en las formas de vida de la localidad, interrelacionando el poder con el dominio económico, la clasificación social con los comportamientos culturales distintivos (alta cultura-cultura popular).

www.bdigital.ula.ve

Desde una perspectiva histórico-cultural, la figura del comerciante foráneo se distinguía como parte del poder económico local, de hecho al establecer enlaces matrimoniales con las mujeres criollas que formaban parte de la burguesía local se hacían de una posición importante. Las alianzas no solo se relacionaban con el interés de la inversión o la conservación del peculio, sino con formas de ser y parecer dentro de una dinámica portuaria. Por lo que el vínculo con las mercaderías no solo permitía conseguir buenos negocios sino que abría la puerta para el contacto humano. La adquisición de mercancías o naves para el tráfico marítimo representaba un mundo que tenía al puerto como epicentro donde se realizaban encuentros bajo comportamientos propaos de la actividad portuaria. El monopolio de las exportaciones agropecuarias de las zonas periféricas y las importaciones de bienes pomposos se encontraban en el puerto integrados

[444] Ligia Berbesí de Salazar. "El puerto del Sol naciente: Maracaibo". *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 45, 2016, p. 59.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

en una actividad que integraba de forma bidireccional la vida nacional con la dinámica internacional.

Las crecientes demandas del mercado internacional, hizo que diversos productos salieran de país como estampas de la potencialidad del territorio. El café llegó ser el producto estrella, buena parte salía de las regiones andinas, superando los más intricados obstáculos naturales y las limitaciones comunicacionales, generando no sólo una forma de entender la cultura agrícola sino las formas de vincularse a él como rubro que tenía como destino el centro civilizatorio europeo y norteamericano. De esta forma, la estética de las élites locales, sus modos de actuar, de vestirse, comer y relacionarse encontraban un punto de convergencia en torno a las ganancias obtenidas que los conectaba con los comerciantes extranjeros. Los puertos formaron así parte de un circuito internacional que a su vez respondía al mercado mundial (Figura 56), lo que permitió que por los puertos circularan ideas, posesiones y formas de vida que fueron modelando la ciudad puerto hasta llegar a convertirse en verdaderos centros de importancia para las distintas regiones del país.

www.bdigital.ula.ve

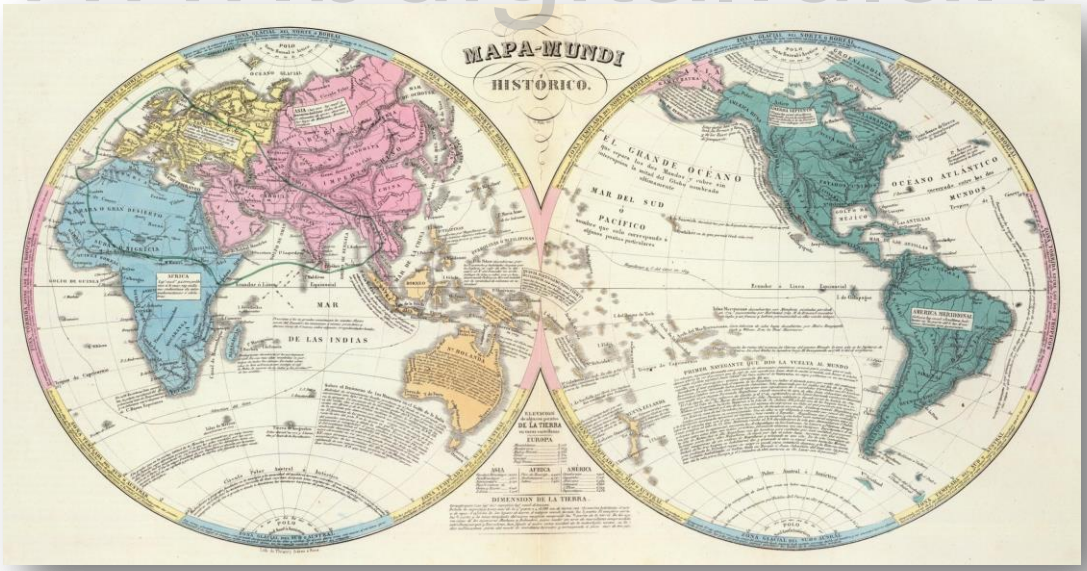


Figura 56. Mapa–Mundi Histórico
Fuente: Agustín Codazzi. *Atlas Físico y Político de la República de Venezuela*. París: Lithographie de Thierry Frères, 1840.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Los cambios que experimentaban los puertos impactaban de manera progresiva la modernización del país. En una comunicación enviada por los vecinos de la ciudad de Carúpano al Presidente de la República Ciudadano Señor Raimundo Andueza Palacio en abril de 1891, se puede apreciar como los vecinos de la ciudad perteneciente al Distrito Bermúdez de la Sección Cumaná, felicitaban y agradecían la acción gubernamental ya que otorgaba protección y favorecía el desarrollo "de un nuevo ramo de riqueza territorial", ordenando que en la aduana del puerto de la ciudad oriental se hicieran cumplir los derechos por la importación de las grandes maquinarias y herramientas requeridas para la explotación de las minas de esta parte del país, así como "demás objetos que en distintos buques de vapor se han ido trayendo á Carúpano, destinados á las minas".[445]

Por otro lado, el puerto de Cumaná jugó un papel importante en el Oriente del país. En el siglo XIX, los cueros se convirtieron en un producto de interés, por lo que después de Ciudad Bolívar, el puerto de Cumaná exportaba este producto con gran diligencia en dirección a los Estados Unidos y Europa.[446] Asimismo, salía por este puerto ganado en pie, lo que dio paso a un incremento de las exportaciones después de 1840, extendiéndose hasta 1870. En palabras de Edda Samudio: "En este periodo, también se exportaban ingentes cantidades de café. Por su parte se recibían productos suntuosos, manufacturas, e industriales provenientes del viejo mundo y Norteamérica" (Apéndice 10).[447] Para finales del siglo XIX, la exportación de estos cueros tuvo una caída significativa debido a la competencia con países como Argentina, lo que hizo mella en el comercio que pasaba por el puerto oriental, sin embargo se mantuvo la venta de ganado y de productos alimenticios con las Antillas, sosteniendo el puerto de Cumaná el talante de ser uno de los puertos de mayor alcance del Oriente venezolano.

En este marco no hay que olvidar que Caracas seguía siendo en gran medida el espacio de mayor intervención comercial y financiera por el cual pasaba un flujo importante de mercancías y dinero al tener el Puerto de La Guaira como el enclave de

[445] Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Año I, N°2, Tomo I, Caracas, julio de 1891, p. 32.
[446] Para este punto véase: Edda Samudio. "Cumaná. El puerto primigenio en la tierra de Gracia". *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 45, p. 66.
[447] *Ídem.*

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

primer orden para la conexión del país con el extranjero. Como lo han expuesto Rosa Estaba e Ivonne Alvarado, en este punto del territorio se hacía presente "una red de intercambios ordenada de manera tal que permitía capturar el grueso de los beneficios obtenidos".[448] De esta manera, se establecía un panorama portuario. Como señalan las citadas autoras:

> Simultáneamente, siguiendo las rutas naturales de circulación, el mercado externo favorecía la estructuración de varios sistemas de nodos comerciales cuyo dinamismo obligó a conceder a Maracaibo, Puerto Cabello y Ciudad Bolívar la jerarquía de puertos internacionales, privilegio que antes sólo tenía La Guaira.[449]

Por estos puertos se canalizó el 88% de las importaciones realizadas por Venezuela en 1838, así como el 87% de las exportaciones. Por su puesto, más de la mitad de esta dinámica comercial pasaba por La Guaira, siendo además el puerto donde las compras estaban por encima de las ventas, lo que permitía apreciar como el comercio portuario dinamizaba a la capital (Figura 57).

www.bdigital.ula.ve

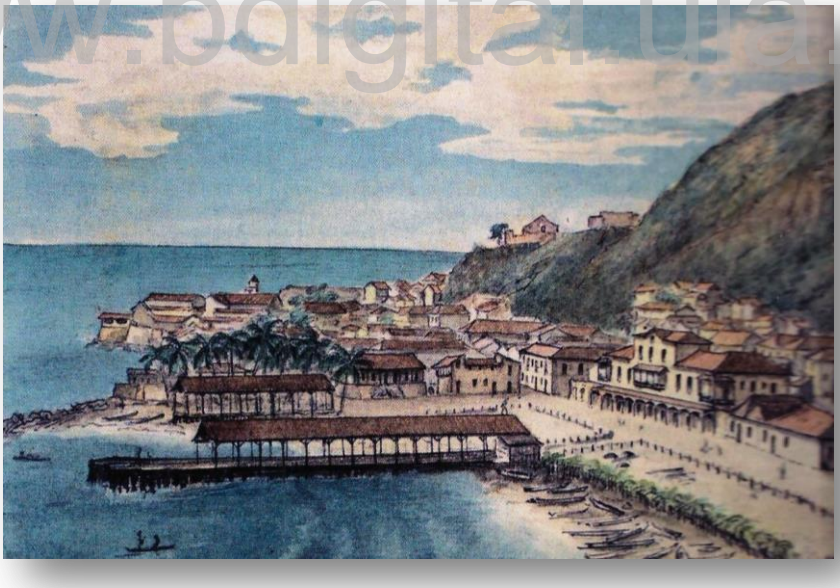


Figura 57. La Guaira desde el oeste, 1886-1868. Por Carl Geldner
Fuente: *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 5, 2016.

[448] Rosa Estaba e Ivonne Alvarado. *Geografía de los paisajes urbanos e industriales de Venezuela*… p. 79.
[449] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Por su parte, Puerto Cabello llegó a consolidarse como el segundo puerto del país (Figura 58). En el caso de este puerto, su vigor provenía de su relación con los tráficos de mercancías y personas provenientes de regiones lejanas como las actuales Barinas, Lara, Yaracuy y Falcón, a lo que se sumaba la propia dinámica valenciana. Al ser una ciudad que se encontraba "situada en una posición intermedia sobre las rutas de comercio interno".[450] Además, tenía relación con el Lago de Valencia, los Valles de Carabobo, Nirgua y los Valles de Aragua, ejerciendo influencia en otros espacios cercanos.



www.bdigital.ula.ve

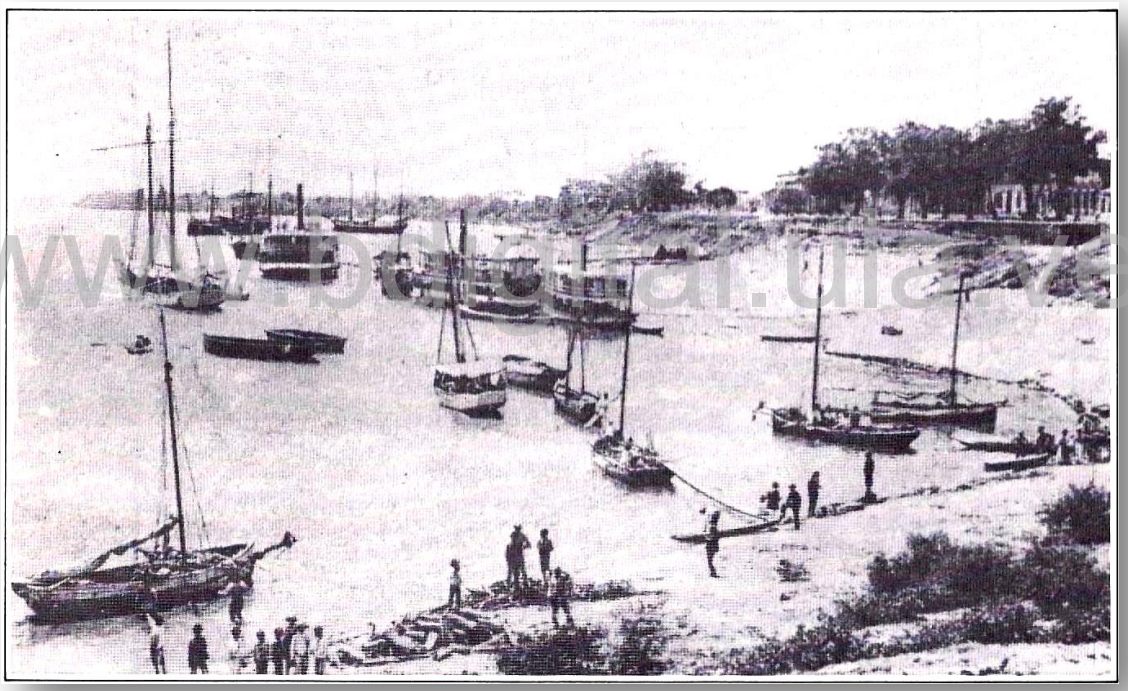
Figura 58. "Aduana de Puerto Cabello 1877-1878" de Ramón Bolet
Fuente: Henrique Neun. *Álbum de Caracas y Venezuela*. Caracas: Litografía de la Sociedad, 1877-1878.

De esta manera, y teniendo al Puerto de Ciudad Bolívar como el tercero en importancia (Figura 59), es posible tener una perspectiva de los puertos como centros de desplazamiento con áreas de influencia angulares en el marco del territorio nacional. Si bien en muchas zonas productivas privaba el localismo, debido en parte a lo apartado de los centro de producción de los pueblos, ciudades y ciudades-puerto, la dinámica de los tráficos comerciales se abría paso buscando nodos de comercio más amplios, conectados al

[450] *Ibídem.*, p.82.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

capitalismo mundial, los cuales capturaran las transacciones comerciales más cercanas. Por ejemplo, los flujos de mercancías de áreas lejanas a Maracaibo, Puerto Cabello y La Guaira encontraban en el sur de país salida para sus productos. Desde los llanos, parte del oriente, la propia Guayana y desde los Andes circulaban rubros que terminaban en Ciudad Bolívar, siguiendo en ocasiones la red hidrográfica de los llanos, de esta manera se integran las regiones en su afán por conseguir el beneficio mutuo. Si bien no se puede hablar de un gran plan orquestado para tan considerables fines, la propia dinámica nacional y las exigencias de un mundo que desfilaba por los caminos de la modernidad imponía actualizaciones y movimientos cada vez más acelerados, complejos y audaces.



www.bdigital.ula.ve

Figura 59. Puerto de Ciudad Bolívar (Parte oriental)

Fuente: *El Cojo Ilustrado*. Año V, N° 110 (Caracas, 15 de julio de 1896), p. 561.

En resumen, la falta de caminos y de un sistema más expedito de desplazamiento en el país, motivó que estos puertos se convirtieran en puntos de anclaje que permitían un movimiento importante de cabotaje entre los puertos internacionales, acompañado por un "sistema de puerto de menor jerarquía que se distribuía en las diversas áreas de

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

producción: Cumaná, La Vela, Maturín, Carúpano y Guiria, que también podían comerciar con las Antillas, y muchas otros de inferior importancia, como Carenero, Pampatar, Juan Griego y Cumarebo".[451] Además, esta jerarquía estuvo en sintonía con las regiones y las posibilidades de negociación de los dirigentes locales. Lo que deja claro que los puertos fueron sustanciales para la dinámica de los viajes comerciales en distintas escalas, y por los cuatro costados del territorio. La situación geográfica de Venezuela obligaba un mayor número de centros de encuentro en las distintas formas de comunicación: terrestre, fluvial, lacustre y marítimo, con miras a colocar los productos en los mercados internacionales y traer de ellos lo que demandaba la sociedad en ascenso; el puerto fue su mayor expresión.

Un aspecto inherente a la dinámica portuaria y que afectaba el comercio de manera directa eran las enfermedades. Tanto la exposición a las epidemias presentes en otros puertos como el hecho mismo de que sirvieran de puertas de entrada de corrientes migratorias, hacían de estos enclaves un punto de contacto con situaciones adversas que podían hacer decaer los ingresos así como generar pérdidas humanas y materiales considerables para los países, incluyendo Venezuela. Algunos estudios dedicados a analizar esta situación permiten apreciar algunos aspectos significativos en este sentido.[452] En 1909, el Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó un estado sanitario de los puertos; en La Vela (Estado Falcón), el paludismo estaba presente de forma endémica, cuyos estragos en los moradores del campo se hacían sentir.[453] En el puerto Cristóbal Colón (Macuro-Estado Sucre), se manifestaban un sin número de enfermedades, resaltando "la infección palúdica", como se le denominaba entonces. En Pampatar, la gastroenteritis tenía carácter endémico. En Puerto Cabello se registraba una alta incidencia de tuberculosis así como paludismo, además se sumaban la Disentería y la Enteritis aguda;[454] lo que hacía más difícil las dinámicas generales de los puertos, incluyendo el comercio agroexportador y la importación de productos. Como lo reflejan algunos documentos de la época: "…aquí son

www.bdigital.ula.ve

[451] *Ibídem.*, p. 80.
[452] Rigel Ochoa. "Puertos y Salubridad en Venezuela 1908-1935". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 57, Año15, Caracas, 1997, pp. 57-72.
[453] *Ibídem.*, p.58.
[454] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

difíciles las oportunidades para enviar correspondencia y ahora pocas porque ya no tocan en Pampatar los Ingleses ni Alemanes por motivo de la peste en Trinidad".[455]

De esta manera, es importante hacer notar la importancia de los puertos para el desarrollo de las regiones del país, su participación en la vida comercial y la cotidianidad de las regiones más concurridas, tanto desde una perspectiva político-militar, como económica y sociocultural.

2.4 Entre mercados y pulperías: productos comerciales-productos culturales

En el contexto político-económico y socio-cultural de la Venezuela que se fragua entre 1864 y 1914, además del papel que jugaba la Constitución en el proyecto federal, la reorganización del territorio y las dinámicas poblacionales, resaltaba la agroproducción en el ordenamiento de la vida material y espiritual de las distintas regiones del país. Pero, como hemos destacado en apartados anteriores, esta dinámica económica estaba vinculada a la potencialidad de la tierra y la puesta en circulación de distintos rubros de exportación que salían de las entrañas de la nación por distintos medios, los cuales generaban un flujo mercantil que gradualmente iba cristalizando circuitos económicos que, en algunas ocasiones, alcanzaban el nivel de proyecto y, en otras, verdaderos canales por donde circulabas las distintas mercancías que generaban riqueza.[456] Esta dinámica transformaba indudablemente el interior del país y motivaba el entrecruzamiento de expresiones culturales en la población.

A pesar de que lo conflictos político-militares ejercían una presión permanente y obstaculizaban los viajes comerciales, los productores y los pobladores de la Venezuela profunda, soslayaban estás distorsiones y se imponían día a día a un país que no había abandonado la violencia. Sin duda, al poner el "microscopio" en los procesos sociales en Venezuela durante la segunda mitad del siglo XIX, se evidencia cómo la réplica que tenían

[455] "Carta de Salomón Delgado Chalbaud, enviada a Mérida a Jesús Febres Cordero. Coche, Junio 29 de 1912". En: RDBFC. Sección Manuscritos, Fondo "Otros Febres Cordero", Serie Epiménides Febres Cordero.

[456] Una fuente relevante a consultar en este sentido es el *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*, órgano del Ministerio de Fomento, del cual en esta investigación se referencian varias notas y datos de interés para el estudio.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

las acciones generales en los espacios particulares era decisoria. La dinámica de desplazamientos asociadas a la actividad agrícola, pecuaria y minera generó un "microcosmos" que si bien no se apartaba de la realidad nacional tenía su espacio en cada localidad influyendo en la vida cotidiana. El impacto de la actividad agroexportadora intervenía en las concepciones de la gente, ya que la doble vertiente de la economía de la época (exportación-importación) se expresaba no solo entre quienes fomentaban el comercio sino también en la gente del común. La agroproducción puso a Venezuela en la cartografía comercial mundial como un país dependiente del comercio internacional y de los precios que imponía la economía capitalista, pero cerca de las unidades de producción y los circuitos comerciales se desarrollaron "pequeños universos" donde se entrelazaban maneras de ver el mundo, formas de pensar, actuar e interactuar; es decir, expresiones culturales que entretejían *lo* venezolano. Como lo expondrá de manera amena Mariano Picón Salas en su *Viaje al Amanecer*, después de haberse vendido bien la cosecha de café y una vez los arreos de mulas han cumplido con su tarea de conducirla por los caminos a los puertos, la gente salía de compras:

www.bdigital.ula.ve

> Ponen la fiesta los arrieros con las livianas y repintadas mozas que habitan los cuartos de la Calle Cerrada, y por las tiendas de la Plaza Bolívar circula cada día una multitud rural, ansiosa de hacer compras. Vienen en demanda de los grandes pañuelos de madrás que las viejas gustan de lucir asiéndolos sobre el pecho con tosco prendedor de oro; de las pesadas cobijas de pellón que cuestan veinticinco pesos, de los anchos y brillantes sombreros "pelo e guama" que a cada campesino dan prestancia de coronel, de las floridas zarazas y madapolanes con que sus mujeres se endomingan. Y cuando la prosperidad parece bien asentada, hasta gastan en cosas más inútiles y ornamentales como las "aguas de olor" y las botellas de dulcísimo vino Lágrima.[457]

En el momento en que Venezuela tomó su camino independiente en 1830, la actividad mercantil pasó gradualmente de ser modesta a ocupar un lugar de primer orden para el desarrollo y consolidación del país. Con el tiempo, nuevas ideas, nuevos protagonistas y nuevas formas de comercio proveniente del Reino Unido, Francia, Alemania y Estados Unidos, entre otros, se fueron convirtiendo en punto de apoyo para el país. Como lo expuso González Guinán:

[457] Mariano Picón Salas. *Viaje al Amanecer/ Nieves de Antaño. Homenaje a Don Mariano Picón Salas en los 423 años de la ciudad de Mérida.* Mérida (Venezuela): Edición de la Asamblea Legislativa del Estado Mérida, 1981, p. 125.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Las importaciones que se hicieron por los puertos de la República en el año económico que termino en junio de 1833 ascendieron á $ 3.296.887,17. Con un producto de derechos montante á $ 3.023.074,74 con un producto de derechos de $ 201.935, 67; habiéndose efectuado el movimiento comercial con los Estados Unidos de Norte-América, Dinamarca, Inglaterra, Alemania, España, Holanda, Francia, Nueva-Granada, Cerdeña, México, Portugal, Suecia y Haití.[458]

La Colonia había dejado su impronta política, económica, social y cultural, pero desde finales del siglo XVIII ya se sentía la influencia de otras formas de pensar y actuar, así como de concebir el futuro.[459] Las *Casas Comerciales* se mostraron como engranajes extranjeros con capacidad de intervenir en la dinámica de las ciudades venezolanas y, por ende, de las pequeñas comunidades; sobre todo las vinculadas a los puertos. Esta dinámica comercial permitió el surgimiento de comercios grandes y medianos, así como de bodegas y pulperías por donde circulaban productos de todo tipo, en sintonía con la demanda interna y externa.[460] Por las rutas mercantiles arribaban productos provenientes de distintos lugares, la carga era variada e incluía productos principales como el café, cacao, cueros y ganado, entre otros, pero también caucho, plumas de garza y sarapia. A ello se sumaban el azúcar, papelón y panela, añil, tabaco, maderas y carnes saladas, entre otros. De esta manera, se empezó a distinguir el alto comercio de los comerciantes más modestos, se hicieron valer los mercados en sus diferentes latitudes y se establecieron reconocidos lugares para la recepción, oferta y comercialización de los productos comerciales-culturales que eran puestos a la orden del comprador. Como escribe María Elena González Deluca:

www.bdigital.ula.ve

> "A través de una cadena de comercios grandes y pequeños, así como de bodegas, circulaban productos agrícolas, ganaderos y de extracción hasta su entrega a las grandes casas exportadoras. Llegaban a lomo de mula por las rutas mercantiles que recorrían circuitos locales y rutas más largas y azarosas hasta las ciudades y los puertos. La vía acuática, entre los puertos marítimos y también por el río Orinoco, facilitaba el trasporte de cargas voluminosas entre puntos distantes".[461]

[458] Francisco González Guinán. *Historia Contemporánea de Venezuela*. Caracas: Tip. empresa El Cojo, 1909, Vol. 2, p. 321.

[459] Presidencia de la República. *Liberales y Conservadores. Textos Doctrinales*. Caracas: Colección Pensamiento Político del siglo XIX, Ediciones de la Presidencia de la República, 1961.

[460] Para este tema léase: Rafael Ramón Castellanos. *Historia de la pulpería en Venezuela.* Caracas: Editorial Cabildo, 1989.

[461] María Elena González Deluca. "Comercio, comerciantes y pulperos". *El Desafío de la Historia,* Año 3, N° 21, 2015, p. 44.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Las distintas esferas comerciales actuaron de manera que integraron el comercio interno y el externo en distintas escalas y escenarios. Tanto la importación como la exportación se hicieron parte de una forma de generar riqueza que precedió al auge de la explotación petrolera, aunque desde luego no alcanzó niveles de ingreso tan altos ni en tan poco tiempo. La exportación supuso la existencia de toda una estructura comercial dinámica y en constante cambio. Los comerciantes se convirtieron para la fecha en sujetos históricos con una importante presencia en la sociedad. Pero lo más destacable de estos personajes era que en la medida en que se consolidaban de cara al comercio exterior, se relacionaban con el comercio interno de menor calibre. Los agentes comerciales se convirtieron en figuras importantes que recorrían el país hasta lugares apartados, de esta forma se tejían redes comerciales y se captaba la producción interna con potencialidad exportable, al tiempo que se abrían posibilidades de distribución de bienes y productos llegados del exterior a los recovecos del país.[462]

Caminar por las calles de Venezuela incluía encontrarse con la diversidad de interés de los ámbitos económicos, no se escapa de esta dinámica la usura, el préstamo mercantil y las deudas de los agricultores. Igualmente se podía notar la presencia del alto comercio extranjero y nacional. Las casas comerciales al dominar el circuito agroexportador impulsaba la exportación de productos agropecuarios e invertían sus ganancias en la importación de bienes para el consumo del país. Progresivamente se empezó a discutir acerca de los sistemas de crédito y las dificultades de la circulación de moneda. A ello se sumaba la valía que la valía que tenían códigos como el de comercio que desde 1862 permitió tener un punto guía, al punto que en 1873 fuera sustituido pero no derogado de plano, alcanzando una notable presencia hasta 1904 que recogía las experiencias europeas. De tal manera, el país tuvo que enfrentar estos cambios, y reconocer la necesidad de contar con fórmulas óptimas que abrieran la posibilidad de contar con derechos cambiarios y normas sobre todos los actos de comercio y transporte.

www.bdigital.ula.ve

[462] Para una mayor aproximación a los antecedentes del comercio interior en Venezuela se recomienda consultar "Comercio interior siglos XVII-XVIII", En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo I.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Otros aspectos que formaba parte de esa realidad era la búsqueda de organizadores en tono con las exigencias de la modernidad a nivel comercial. Las cámaras de Comercio surgen en medio de una inestable situación económica que estimulaba muy poco las organizaciones colectivas relacionadas directamente con los comerciantes. La mirada de quienes conocían sus ventajas se enfrentaban a la realidad política del país para la cual no daba garantías de estabilidad.

Para 1894 estas cámaras incipientes aportan otro elemento más a las iniciativas de las casas comerciales, fundamentalmente de origen foráneo. Esto dio cabida a que se viera la incidencia de los extranjeros prácticamente en la organización de la arquitectura económica de aquel momento. Las casas actuaban como agentes de comercio, vigilaban la exportación de los principales rubros del país, vinculaban a las metrópolis europeas al territorio en base a sus intereses, importaban manufacturas, hacían el papel de bancos y eran prestamistas. Como lo han expresado algunos autores: "en 1884 se fundan las cámaras de Caracas, Maracaibo, Puerto Cabello y Valencia. Sobre las primeras cámaras venezolanas es necesario hacer varias observaciones porque ellas determinaron un modo de comportamiento del empresario venezolano".[463] El país tenía así en los comerciantes, agricultores y ganaderos una base económica que sostenía la economía agrícola nacional.

www.bdigital.ula.ve

En este orden de ideas, los comerciantes se fueron consolidando como un grupo dominante con presencia en todo el país. En una Venezuela agraria, la comercialización, el uso del capital para la inversión y el lugar del comerciante en la estratificación social, se convirtió en una forma de ver la dinámica económica interna. Por tanto, si hay una palabra que puede ilustrar el papel del comerciante entre 1864 y 1914 es «avance», lo que los llevó a establecer una base de inversión que comenzará a relacionarse con cambios del siglo XX y la tecnología aplicada a la producción.

Las generaciones que inauguran el nuevo siglo, herederas de los primeros comerciantes comienzan a ver en la prensa un mundo cambiante, cuando en 1914 se conoce la noticia del potencial económico nacional en base al petróleo y estalla la guerra

[463] Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*… Tomo I, p. 500.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

en Europa, habían transcurrido 50 años de avance, caídas y retomas de una búsqueda por impulsar la economía nacional. Hay muchas críticas sobre el papel de esas comerciales y sus agentes dentro del marco capitalista de la época que no se deben obviar, sin embargo, desde otro angulo histórico, Los comerciantes marcaron un punto de apoyo dentro de una economía que requería organización, riesgo y conocimiento. Los establecimiento de bancos ("Venezuela" y "Caracas") las crisis económicas de fin de siglo, la caída de los precios y la pérdida de estabilidad en las exportaciones sembraron un periodo intenso y definitivo en la historia nacional. Con el advenimiento de la Revolución Liberal Restauradora, experimento este contexto, será en los tiempos de J. V Gómez cuando comience una nueva etapa nacional.

Los zigzagueantes caminos de la república no estimulaban propiamente los viajes comerciales, pero los menesteres y las ambiciones de lucro hacían que el comercio fluyera a pesar de las condiciones adversas, climáticas, geográficas, comunicacionales y políticas del país. Desde 1858 hasta 1870 los avances fueron modestos si se toma como parámetro el mercado mundial. Considerando las condiciones en que Venezuela había quedado en su interior desde los estragos de la Independencia y la Guerra Federal, es comprensible que con la llegada de Antonio Guzmán Blanco el cambio se hiciera notorio y muchas localidades comenzaran a ver la posibilidad de exportación de rubros como una salida a su estancamiento, por lo que a partir de 1870 el país entra en una dinámica interna menos compleja que la del periodo de posguerra, aunque no abandonará la depresión y los estragos de los cambios mundiales con los cuales se cerró el siglo.

www.bdigital.ula.ve

En una escala microhistórica,[464] el país palpitante en los caminos, los mercados y las pulperías, inmerso — consiente o no — del proyecto modernizador en curso, seguía su recorrido a un ritmo no lineal, las formas de sortear los obstáculos oscilaban entre una estructura funcional y otra inactiva que le aportaba singularidades a cada localidad, por lo que se podían identificar zonas activas como zonas deprimidas, puertos rebosantes como otros detenidos debido a los conflictos. Entre 1870 y 1888, el país estableció instituciones

[464] Nos referimos la metodología de la microhistoria italiana referente al cambio de escala en la investigación histórica. Consúltese: Carlos Antonio Aguirre Rojas. *Microhistoria italiana. Modo de empleo.* Caracas: Centro Nacional de Historia, 2009.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

importantes como la Compañía de Crédito, se contrataron empréstitos, se atrajeron inversiones extranjeras y se creó un sistema monetario nacional. De hecho se decretó la construcción de obras públicas que impulsaron el empleo, además, se desarrollaron proyectos migratorios para incrementar la producción de la tierra. Sin embargo, en los espacios locales la dinámica era otra, la articulación local aun era vista como desarticulación dentro de los proyectos nacionales, los dominios latifundistas se hacían notar y el desarrollo industrial era parte de los relatos que impulsaban las ciudades que escasamente se veían en el interior del país, eran circuitos pequeños y fragmentados (asilados) donde hacían presencia las "tiendas de raya", las haciendas cafetaleras, los mercados locales y de artesanos y las ferias (Maracay, Táriba y San Cristóbal).[465]

El comercio interior que se generaba en las localidades constituían espacios vitales para la gente que desarrollaba su vida en aquellos lugares, eran personas que abastecían el circuito interno de productos de huerta, se desempeñaban alrededor de pequeños caseríos o aldeas dedicados a la agricultura de subsistencia y se encontraban alejados de los núcleos urbanos, pero se entrelazaban a diario con los puntos de comercio más cercanos, llevando y vendiendo su mercancía en pequeñas cantidades y en zonas donde era posible encontrar salida y generar intercambio. En suma, el encuentro entre circuitos locales y circuitos comerciales regionales permitía el contacto de zonas poco comunicadas con los centros de mediano alcance y estos con los mercados y puertos.

www.bdigital.ula.ve

Como se puede apreciar en una comunicación enviada desde San Cristóbal a Mérida, con fecha de 8 de agosto de 1889, al ciudadano Jefe Civil del Distrito, los gobiernos de Estado reconocían la relación entre los establecimientos de bodega en los pueblos y los mercados en el marco de la dinámica comercial, lo que estimulaba una regulación para no perjudicar a ninguno dentro del contexto económico del país:

[465] Para algunos investigadores la "tienda de raya" era peculiar de las plantaciones de café del occidente venezolano. Los trabajos de Temístocles Salazar, permiten comprender que este tipo de tiendas se entendían como una *institución del comercio minorista*, que le daba a las haciendas "cierta autarquía económica" y donde se almacenaban: "aguardiente, kerosén, papelón o panela, café, sal, granos diversos, telas, hilos, agujas, medicinas varias, alpargatas ochinelas, pescado seco, carne salada (de ganado vacuno o chiguire) tabaco en rama, chimó, queso, manteca, velas, aceite de tártago, sombrero, etc". Véase: Temístocles Salazar. "Tienda de Raya". En: Fundación Polar. *Diccionario Multimedia de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 2000.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> No cumpliéndose satisfactoriamente los propósitos del Gobierno, permaneciendo abiertos los establecimientos de bodega en los poblados los días en que están prohibidos a los mercados por Decreto Ejecutivo del 9 de mayo del corriente año y teniéndose también conocimiento de que hay lugares en que se relaja la observación de algunas de sus disposiciones, el Presidente del Estado ha resuelto 1°. Que las bodegas no puedan abrirse para la venta aquellos mismos días sino solamente hasta las nueve de la mañana […].[466]

La economía local no era necesariamente deprimida, por el contrario, tenía su propia dinámica. Si bien no alcanzaba el nivel del "gran espectáculo" de los mercados de Caracas al cual se refirió Carlos Eduardo Misle C.,[467] se desplegaban como escenario donde la vida económica daba lugar a formas de entender la vida. Neller R. Ochoa H., retomando el interés por las pulperías venezolanas, señala cómo éstas eran espacios donde se reunían una "gran diversidad de alimentos, formas, asistentes e ideas" desde la sociedad colonial. De tal forma, orienta en relación a cómo desde los primeros años de la vida independiente de Venezuela se fueron desenvolviendo aspectos relacionados con la sociabilidad conflictiva, donde hasta los considerados "vagos y bandoleros" pensaban en las revueltas necesarias; por ende no solo eran espacios de comercio sino sitios para socializar.[468] En palabras del mencionado autor:

www.bdigital.ula.ve

> Aunque, por lo visto, las pulperías fueron espacios para discutir eventos políticos de gran alcance nacional, dichas conversaciones y prácticas estuvieron mediadas por un arte del sigilo. Saber callar en el momento indicado fue igual de importante que empuñar un machete y lanzar arengas libertarias. Una relación del viajero Karl Appun en una pulpería de El Baúl hacia comienzos de 1850 reflejaba la tensión política del momento, pero también la desconfianza de quienes conversaban.[469]

Las pulperías se constituyeron en establecimientos que proveían de todo lo necesario para la vida cotidiana.

[466] RDBFC. "Comunicación enviada al Ciudadano Jefe Civil del Distrito, contentiva de la Resolución que el Gobierno del Estado ha dictado desde San Cristóbal. Mérida, agosto 8 de 1889, 26° y 31°". Sección Manuscritos, Fondo "Otros Febres Cordero", Serie Epiménides Febres Cordero.
[467] Carlos E. Misle. *Sabor a Caracas*… pp. 37-48.
[468] Neller Ramón Ochoa Hernández. "El Lugar de la Revuelta: Pulperías e Insurgencia en Venezuela (1750–1850). *El Taco En La Brea*, Año 7, Nº 12, Argentina, 2020, pp. 126-150.
[469] *Ibídem.*, p.144.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Otro escenario importante fueron los mercados, los cuales se constituyeron en espacios de "encuentro intercambio y poder".[470] Primero las plazas mercado y los mercados organizados se constituyeron es espacios revitalizados por el movimiento de mercancías. Por un lado, eran áreas con fines específicos pero con una proyección inmaterial que incluía una temporalidad (los días de mercado), un comportamiento social público, una concepción propia de la higiene y una estética del caos.[471] Las interacciones marcaban además un intercambio de frases y símbolos que iban más allá de una arquitectónica del comercio, la plaza comercio/mercado y luego los mercados independientes, los cuales se abrieron paso en una época donde la compra-venta marcaba un lugar de encuentro, mostraba en parte el crisol de la sociedad presente. Un aspecto cultural significativo es que en estos espacios coexistan bajo una misma estampa los sectores populares y los sectores más favorecidos.

Si bien eran expresión de las necesidades de abastecimiento eran un punto para socializar. La existencia de estos sitios de concurrencia, todo saltaba a la vista olores, colores, texturas, sabores en medio del ruido de la voces que desgajaban el silencio y la tranquilidad. La concepción de mercado en términos prácticos era la oferta de productos, sin embargo, estos pasaban por la exhibición, en las galerías improvisadas lo cultivado y lo artesanal decía mucho de su razón de ser *ahí*.

www.bdigital.ula.ve

Los mercados eran ambientes socioculturales donde se propiciaban las relaciones entre los actores que los instituían y quienes se acercaban a comprar, vender e intercambiar cosas. Había una concepción del porqué del mercado y otra de la percepción de cómo era caminar por él. Eran pequeños universos donde se manifestaban tendencias políticas, conductas económicas, religiosidad, escenificaciones sociales, representaciones culturales, identidades y pertenencias.

[470] Esta expresión la tomamos del dossier titulado "Plazas y Mercados" publicado en *El Desafío de La Historia*, año 10, 2017, N°58, en el cual participamos en el año 2016, junto a los investigadores Emmanuel Amodio, Cristian Camacho y Argenis Arellano, bajo la coordinación de la Dra. Edda O. Samudio A.

[471] En relación al tema de la higiene se recomienda la lectura del artículo de Germán Yépez Colmenares. "Higiene y Salud en la ciudad de Caracas en el siglo XIX (1870-1877)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 15, Año 15, Caracas, 1997, pp. 7-32.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

La relación entre plazas y mercados públicos en el contexto hispanoamericano fue bastante estrecha a lo largo de la historia. Estos espacios, una vez unidos y luego distanciados, se llegaron a concebir como puntos donde se hacía propicio el encuentro, el intercambio de productos comerciales-culturales, ideas, concepciones de la vida cotidiana y críticas sobre el poder. Constituían un centro significativo para la actividad mercantil pero también para el entrecruzamiento de expresiones culturales múltiples (Figura 60).



www.saber.ula.ve

Figura 60. Día de mercado en la Plaza Bolívar de Mérida, 1873.
Fuente: Lampos Merideños. "Plaza Bolívar de Mérida para 1873. Homenaje a Mérida en sus 459 años." En: <http://lamposmeridenos.blogspot.com/2017/10/plaza-bolivar-de-merida-para-1873.html>.

Al ser un espacio público, concentraba la posibilidad de socializar, por lo que al mismo tiempo permitía la convergencia de distintas expresiones culturales y grupos sociales. En tal sentido, comercio y mercado se complementaban en medio de narrativas,

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

testimonio, agitación y activismo social, convirtiéndose gradualmente en escenarios de tradición y modernidad a una vez. Claro está, así como circulaba la mercancía, también se mesclaban formas y maneras de ser de la población, lo agrario y lo popular se unía con el elitismo y lo extranjero. Después de todo, había una necesidad humana de abastecimiento constante de alimentos y de adquisición de diversos objetos. Los productos se expedían diaria y periódicamente en estos espacios públicos según el caso, formando parte de los elementos urbanos de la época.

El arribo de personas del campo a la ciudad, con motivo de comerciar los productos que generalmente las proveía la tierra, se convertían en víveres de consumo que marcaban su dieta cotidiana. Por tal razón, el mercado no era solo un centro de compras, era parte del circuito que permitía suministrar a la población lo necesario para vivir. Eran sistemas mercantiles urbanos con profundas conexiones con el campo, en parte herencia de la tradición hispana y en parte expresión de los cambios que imponía la modernidad. Asimismo, el mercado se hacía parte del paisaje, se modificaba constantemente y modificaba la imagen de los espacios donde se desarrollaba la actividad mercantil local el día de su instalación o apertura.

www.bdigital.ula.ve

Un elemento característico del mismo era su concurrencia, ya fuera a pie, a lomo de una mula, en carreta o caballo. En el mercado se abría un marco de referencias de pueblos, aldeas, localidades y unidades de producción integrativo. En suma, la experiencia cultural del mercado se basaba su desempeño simultáneo para conectar tenderos, pulperos, borriqueros, compradores y figuras de autoridad en un mismo escenario. Por ende, cada mercado se convertía en un crisol de personas, actitudes, apalabras, sonidos, formas, olores, sabores y texturas que eran percibidas por residentes y visitantes. También se podía apreciar la honestidad y la deshonestidad, el comercio legal y el ilegal, lo fraudulento y lo lucrativo, así como diferenciar la buena de la mala administración. De tal menar que, los días de mercado reñían en concurrencia con la eucaristía y las buenas costumbres, rivalizando con la fe y poniendo en escena la tentación más allá del pecado capital. El trasfondo de los mercados incluía la acumulación de los desperdicios, la falta de higiene y la violación de los decretos de salubridad, por lo que las autoridades no solo debían imponer sus medidas sino buscar concientizar a los mercaderes de su responsabilidad en la

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

sociedad, de algún modo, el mercado también era un espacio de civilidad en un entorno más amplio; el país.

Otros espacios de encuentro eran los almacenes donde se hacía presente la importación y exportación de productos, se evidenciaba la capacidad de adquisición del sector comercial, los inventarios de mercancía, el papel del comerciante, el almacenamiento de rubros, oferta de artículos, demanda de artículos, el papel del consumidor, las compras al por mayor y de quincallería y las estrategias publicitarias. En 1895 se funda en Caracas un establecimiento bajo la Razón social Edo. y Ato. Santana A. Scs, en el ramo de la ferretería, quincalla, víveres y artículos del país.[472] Como se puede apreciar en la imagen adjunta, inclusive la Casa del Libertador llegó en su momento a funcionar como almacén de mercancías bajo el comerciante Juan Nölck (Figura 61).

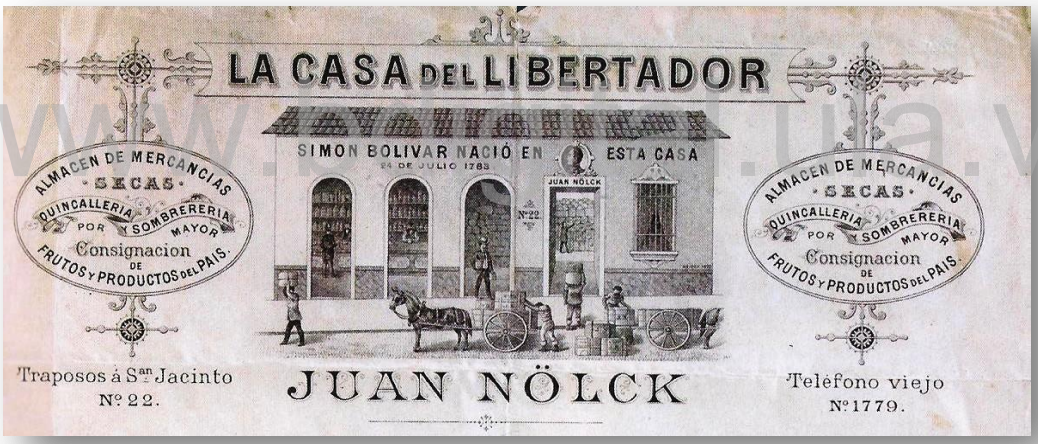


Figura 61. Membrete de la carta promocional firmada por el comerciante alemán Juan Nölck, 28 de octubre de 1893.
Fuente: *El Desafío de la Historia*, Año 3, N°21, p. 69.

Las estampas de la época permiten apreciar el gran surtido de mercancías que ofrecían en medio de una dinámica económica venezolana. Como lo ha expuesto Emad Aboassi:

[472] Consúltese: "La casa comercial más antigua de Venezuela". *El Desafío de la Historia*, Año 3, N° 21.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

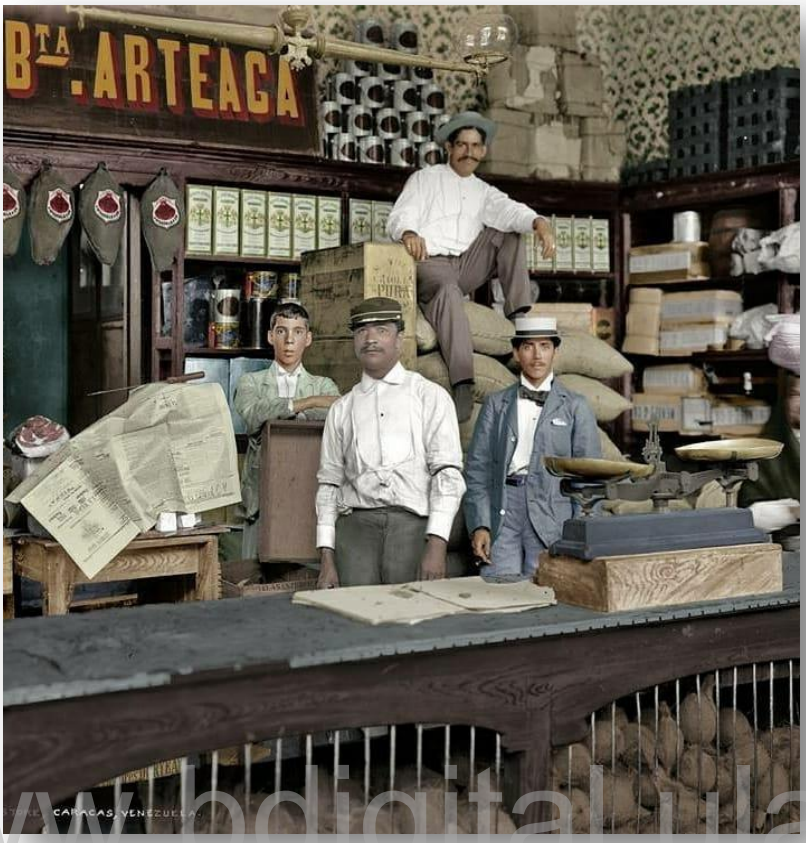
> Durante el siglo XIX venezolano, la prensa fue el principal vehículo para la divulgación de la publicidad comercial. Sus páginas fueron un espacio textual y gráfico que muchos comerciantes aprovecharon para promocionar los productos habidos en sus anaqueles, a fin de motorizar sus negocios. [473]
>
> […] con ese modo de fantasear relatos publicitarios, los comerciantes, ingeniosamente, crearon otra forma de hacer ficción literaria. Lo real publicitario, cuyo norte era la promoción mercantil para vender, trascendió sus propios fines y propuso una especie de micro textos narrativos.[474]

Experiencias similares se pueden apreciar en los abastos, los cuales fueron a pereciendo con el tiempo y exhibían todo tipo de mercancías, eran lugares bastante populares y concurridos, las imágenes que han sido difundidas sobre la tienda de abastos de Juan Bautista Arteaga a principios del siglo XX en Caracas, representa un testimonio de época que permite una aproximación a cómo en estos recintos se ofrecía y despachaba un gran cantidad de artículos que encajaban perfectamente con la dinámica comercial de la ciudad y la idiosincrasia del capitalino. La diversidad de los productos ofertados (naturales y manufacturados) da cuenta del trabajo de quienes se preocupaban por su abastecimiento y su surtido, así como por su despacho (Figura 62).

www.bdigital.ula.ve

[473] Emad Aboaasi El Nimer. "La narrativa como señuelo publicitario en la prensa venezolana a finales del siglo XIX". *El taller de la historia*, Vol.7, Nº 7, Colombia, 2015, pp. 367-388.
[474] *Ibídem.*, p. 385.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 62. Tienda de abastos Juan Bautista Arteaga, Caracas 1900-1906.
Fuente: <https://www.picuki.com/media/2183061105478687591>.

2.5 Importancia de las Casas Comerciales en el desarrollo socio-cultural regional y local

Uno de los temas más relevantes de la Venezuela agroexportadora, lo constituye el auge y consolidación de las *Casas Comerciales*, las cuales "sirvieron de pivote a la estructura económica pre-petrolera".[475] Los nombres de Minlos, Brewer & Cia, Senior, Burguera, Blohm, Muchacho Hermanos y Benedetti, entre otros, configuran un cuadro que trasciende la actividad económica en sí y da cuenta de una dinámica sociocultural que orientó en gran medida el impulso de las regiones y las localidades hasta donde llegó su

[475] Asdrúbal Baptista. "Presentación". *El Desafío de la historia*, Año 3, N° 21.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

influencia. Ya fuera en el eje central con Caracas como foco, Puerto Cabello-Valencia, Coro-Lara, Maracaibo-Los Andes, Barcelona-Guanta, Cumaná-Carúpano u Orinoco-Apure (con Ciudad Bolívar como epicentro), estas *Casas Comerciales* Jugaron un rol de primer orden en la consolidación de los circuitos económicos nacionales con proyección internacional.

Desde la experiencia que tradicionalmente se tiene de la familia Santana (1783) como una de las primeras y mejor vinculadas al comercio, las actividades relacionadas con asociaciones mercantiles vinieron a jugar un papel protagónico en el desarrollo económico del incipiente país. En el siglo XIX, servirán como espina dorsal para impulsar la regeneración económica nacional tras los aciagos días de la Guerra Federal, basadas en su origen extranjero, en su visión del comercio y sus relaciones con Casas nacionales. Si bien se han presentado críticas sobre la actuación de estas *Casas Comerciales* desde un enfoque económico, nuestro interés cultural se centra en analizar cómo su actuación influyó en la circulación de productos que empezaron a formar parte de la vida cotidiana de las élites, proyectando una visión moderna del mundo que permeaba de manera gradual las capas subalternas de la sociedad, estableciendo de manera representativa una concepción del orden social que se diferenciaba en ámbitos como la educación, el arte, los viajes, la estética capitalista, el concepto de propiedad y el vínculo con la tierra.

www.bdigital.ula.ve

La presencia de firmas extranjeras dedicadas a las actividades de importación y exportación, se remonta a los tiempos de la dominación española, no obstante a pesar de que los puertos americanos vieron como se movía el capital comercial, la limitante colonial no hizo posible su incursión sólida hasta 1810. Los estudios han resaltado la figura del inglés William Watson, quien se estableció en Caracas como un precedente importante, sin embargo, serán las campañas militares de la emancipación las que incentivarán la instalación de las mismas en diferentes puertos del país.[476]

[476] Véase: "Casas de Comercio Extranjeras". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo I, pp. 611-613.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Desde entonces, no será extraño vincular al extranjero con una casa comercial, de hecho muchos viajeros del siglo XIX estarán de alguna manera vinculados a estos asentamientos y manejándose dentro de una capa social particular y lucrativa. Inicialmente, se establecieron en La Guaira firmas comerciales bajo la resposbilidad de John Alderson, Elías Mocatta y John Powles; o William Ackers y Juan Pablo Huizi quienes se darán a conocer bajo la razón social *Ackers, Huizi & Co*.[477] Esto dio paso a que en el panorama económico y en el paisaje de las distintas regiones del país aparecieran ingleses, alemanes, franceses, norteamericanos, italianos y curazoleños cerca de los puertos. La presencia de estas *Casas Comerciales* significó la presencia directa de la inversión extranjera, la cual se embutió en la economía del país impulsando lo que algunos autores críticos señalan como "dependencia económica", debido a la presencia de capital externo en el sector más sensible de la economía nacional: la producción y extracción de los recursos de la tierra.[478]

Una característica importante de estos extranjeros era su conocimiento en torno a los que significaba el negocio de la importación-exportación, además tenían contactos con los puertos europeos y norteamericanos de renombre. Por ejemplo, John Boulton fundó en 1826 la *Casa Boulton* y se relacionaba con otras firmas norteamericanas. Georg Blohm, conocía muy bien la dinámica de la isla de Saint Thomas y se vinculó posteriormente con la firma C.F. Overmann. Por su parte, Elías Mocatta o John Powles se encontraban emparentados y se relacionan con firmas Inglesas.[479] De tal manera, con el advenimiento de la nueva realidad política venezolana y la necesidad de los gobernantes de encontrar medios para impulsar proyectos de unidad nacional, estos comerciantes empezaron a encajar y a consolidar su posición dentro del incipiente ámbito venezolano. Por consiguiente, Venezuela fue asumida como base y epicentro de operaciones económicas, las cuales impulsaron la más importante dinámica de viajes comerciales del siglo XIX. Si bien no se puede trazar una línea de ascenso en este sentido, sino más bien puntualizar auges intermitentes al menos hasta 1860, su presencia e intercambio con la sociedad venezolana será decisiva para el país.

www.bdigital.ula.ve

[477] *Ídem*.
[478] Destacamos aquí la perspectiva crítica de Domingo Alberto Rangel, en su obra *Capital y desarrollo*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1981.
[479] "Casas de Comercio Extranjeras". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela…*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Al principio hubo una aproximación con las familias acomodadas de la sociedad, pero lo que va a perdurar de manera más sólida va a ser su legado generacional, de tal manera que serán el resultado de una burguesía comerciante y de la alta sociedad criolla, una alianza de intereses que se concretará en las actividades comerciales posteriores. Además, estas casas extranjeras compartieron la dinámica económica del país con otras de origen nacional, así es como aparecen las relaciones con la casa Burguera en los Andes (de la cual hablaremos más adelante), la mencionada casa Santana en Caracas y la casa Lara, Núñez y Cía. en Maturín.

En este punto cobra valor lo estudiado en los apartados anteriores, ya que en el contexto nacional expuesto, las casas comerciales se dedican a la exportación e importación de los productos de la tierra venezolana a través de un conjunto de viajes que generaban un tráfico por vías terrestres, lacustres, fluviales y marítimas. Estos viajes iban tejiendo una red de comercio que integraban mercados locales de menor rango con los regionales de mediano alcance, hasta alcanzar los puertos y los mercados internacionales. La importancia de estas casas comerciales se puede apreciar desde distintos ángulos, desde luego el más notorio es el económico, pero es importante no perder de vista su influencia en todos los ámbitos de la vida nacional:

www.bdigital.ula.ve

> El inglés Luis Walker, instalado a fines de la década de 1840 en Maturín, se vincula posteriormente con la comercialización algodonera cuyo auge, a partir de 1860, es consecuencia de la Guerra de Secesión en Estados Unidos. La casa Barbarito Hermanos de San Fernando de Apure, por su parte, logra controlar, entre 1890 y 1920, el comercio de las plumas de garza. Además de sus actividades de importación y exportación, las casas comerciales, tanto las criollas como aquellas fundadas por extranjeros, se convierten en gestoras de la actividad bancaria en el país. Son agentes de consorcios financieros como la Baring Brothers de Londres y sirven de intermediarios en el servicio de pago de la deuda externa venezolana. En el ámbito interno, financian las cosechas de cacao o café, otorgan préstamos hipotecarios, controlan efectivamente el escaso circulante monetario y aprovechándose de que en Venezuela, con las reformas guzmancistas, se instituye un sistema de bimetalismo, especulan sobre el valor en plata y en oro del bolívar: pagan las cosechas en plata devaluada, venden el café o el cacao en el exterior por su valor en oro y luego revenden ese oro al gobierno venezolano, o a importadores nacionales. [480]

[480] "Casas de Comercio Extranjeras". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela…*, p. 612.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El estudio de las casas comerciales extranjeras permite situar la Casa Blohm como una de las más significativas del país. El comercio alemán sin duda se constituyó en uno de los más prósperos en el territorio venezolano en el siglo XIX. Los comerciantes alemanes lograron que su nombre se destacara entre las firmas más representativas de la red comercial del país. Una de sus características más importantes es que paso de lo singular a lo plural, ya que las "Casas Blohm" eran conocidas en todas las regiones, alcanzando una gran proyección bajo distintas denominaciones. Tuvo presencia en La Guaira (Figura 63), Caracas, Ciudad Bolívar, Puerto Cabello, Valencia, Maracaibo y Barquisimeto. Su relación directa con la Casa Blohm de Hamburgo le dio respaldo y fortaleza dentro del comercio de exportación. De esta forma, el Atlántico se convertía en un espacio intermedio entre ambos continentes, teniendo una ruta mercantil provechosa. De tal forma que las casas Blohm reconocían el valor de la exportación de productos agrícolas venezolanos, la importación de mercancías europeas y la función de los bancos en el territorio donde se desenvolvían. Si bien no mantuvieron una unidad monolítica a lo largo del tiempo, su presencia en el territorio nacional dejaría una impronta hasta bien entrado el siglo XX.

www.bdigital.ula.ve

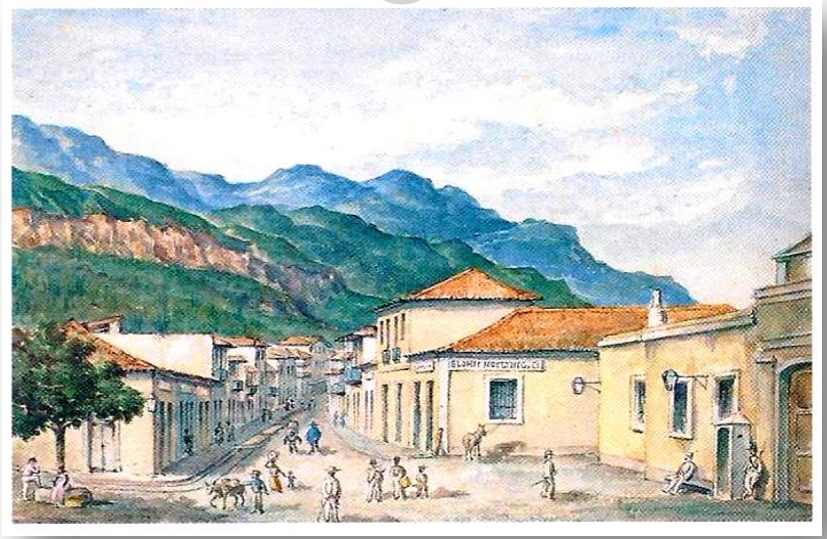


Figura 63. "La Guaira" 1866 por Carl Geldmer
(En el fondo la Casa Blohm)
Fuente: *El Desafío de la Historia,* Año 6, N° 45; p. 40.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

La casa Boulton será otra de las *Casas Comerciales* con una importante presencia en Venezuela. John Boulton comenzó su actividad comercial en la década de los veinte, y su vida en el mundo de las mercancías comienza precisamente con un viaje de Inglaterra a América. Una vez instalado en La Guaira, recibió "la primera importación que llegó a su nombre en el bergantín Swift desde Nueva York que incluía harina, carne de res y de cochino, quesos, manzanas, mantequilla, aceitunas, vino, bacalao, anchoas, velas y una caja de sidra".[481] De hecho, a su regreso el bergantín llevó productos venezolanos como café, añil y cacao. Dándose así una transacción propia de las *Casas de Comercio* que invertían tanto en importación como exportación (y viceversa). En 1861 se formó la firma H.L Boulton & Co, y en 1870 la casa Boulton trasladó su sede a Caracas dejando una agencia en La Guaira, ampliando su rango de influencia; en 1874 instaló oficinas y almacén en la capital fortaleciendo su presencia en la región central.[482] Como han eñaldo algunos autores:

> En 1876, con la extensión de la producción cafetalera en la región andina, se abrió la filial de Maracaibo, H.L. Boulton, Jr. & Co. Que, pese al nombre, siempre estuvo dirigida por socios locales y apoderados. La filiar de Maracaibo había llegado tarde a esa plaza, ya ocupada exitosamente por otras firmas, y no reportó utilidades antes de 1885, aunque más tarde alcanzó un lugar destacado. Creó, además, agencias en Valera (1883) y en Sabana de Mendoza en 1893. Gracias a la creciente actividad económica del interior, también la filial de Puerto Cabello abrió otras agencias: en 1878 en valencia, luego en Coro y en Barquisimeto.[483]

www.bdigital.ula.ve

Estas compañías desarrollaron muchas actividades, es decir, no se limitaban a comprar o vender productos agrícolas y mercancías. Algunas veces adelantaban dinero a los encargados de acopiar los rubros, hacían inversiones y actuaban como agentes navieros y comisionistas.[484] Además, mantenían una estrecha relación con los gobiernos de turno. Cabe aclarar, que no se puede hablar de un auge constante de las Casas en general, ya que muchas de ellas se arruinaron, pero sí de algunas firmas exitosas que marcaron el pulso de la economía agroexportadora nacional. El comercio de ultramar tenía sus ventajas y

[481] Susan Berglund. "La Casa Boulton". *El Desafío de la Historia*, Año 9, N° 55, p. 42.
[482] *Ídem*.
[483] *Ibídem.*, pp. 44-45.
[484] Matías Barone. "El agente marítimo, sus funciones y la responsabilidad en los reclamos de índole laboral". *Revista Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales*, Año 15, Nº 48, Argentina, 2018, 298.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

desventajas, dependía mucho del sistema económico mundial y de cómo se cotizaban los precios durante las distintas épocas del año.

Hubo una etapa donde las *Casas comerc*iales lograron hacerse de propiedades e importantes extensiones de tierra, lo que les generó mayor arraigo. No obstante, lo que más resaltó fue su empeño en introducir y en distribuir por el territorio nacional nuevos productos de importación, los cuales hemos convenido en llamar productos comerciales-culturales, ya que cada uno de ellos tenía una carga valorativa sociocultural importante para ese momento. No se puede perder de vista que la actividad de estas Casas y su origen extranjero influyeron en los hábitos de consumo de la población. Productos como la harina de trigo, los beneficios farmacéuticos, licores de renombre como el coñac o el whisky y los productos enlatados, son solo una prueba del "giro" que va a dar la sociedad venezolana en este sentido.

www.bdigital.ula.ve



Contemporaneos de H. C. Franzius. Personal de oficina de Blohm & Co., Ciudad Bolívar, en marzo de 1907. De izquierda a derecha en la fila de atrás, de pie: Alfredo Mönch, J. Figueredo, Rafael Bermúdez. En la fila del medio: H. Laudel, J. M. Bermúdez, A. Rengel, P. Núñez, Urbano Taylor, Carlos Fry. En la fila de adelante, sentados: W. Zschaeck, M. Plessmann, F. Kühn, L. Brockmann, F. Kochen, O. V. Mönch, E. Schuster. Foto colección Henrik Blohm.

Figura 64. Personal de oficina Blohm & Co. Marzo de 1907
Fuente: Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 97.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Un caso importante y que ocupa un lugar significativo en este orden tiene que ver con el crecimiento del circuito agroexportador marabino. En torno a la dinámica cafetalera de la región andina, se abrió la posibilidad de distribuir mercancías estableciendo una articulación entre las unidades de producción (la hacienda cafetalera), los sistemas de trasporte terrestre (como las recuas), los puertos y la navegación lacustre-fluvial y el puerto de Maracaibo y la navegación marítima. En este escenario las *Casas Comerciales*, con acento en las casas de origen alemán, impulsaron un comercio que conectó el puerto marabino con las regiones costeras del lago, así como con el Táchira y Cúcuta, abarcando no solo ingentes porciones de territorio, sino sociedades y culturas distintas, entrelazadas por el flujo del café. Con el embargo económico (1902) y el impacto de la "Gran Guerra" (1914), la relación con Alemania cambió. Sin embargo, la exportación del café que llevó por muchos años el sello de las casas alemanas dejó su impronta en la historia de los pueblos andinos y marabinos, alcanzando al territorio colombiano.

Si bien es cierto que el puerto de Maracaibo en el marco del circuito agroexportador tiene una historia propia y digna de discusión, es importante hacer notar que a mediados del siglo XIX su jerarquía se duplicó debido que se convirtió en el paso más expedito para extraer la producción de los Andes.[485] Además, la ventaja geográfica que otorgaba el Lago para la navegación fluvial desde los puertos del Sur hasta el Norte, permitía transportar rubros cotizados en el mercado exterior. Esto creó un corredor comercial que los alemanes supieron aprovechar muy bien, dándole al comercio de esta parte del país una dinámica que marcó la relación entre ambas regiones, por lo que no se puede obviar el impacto del comercio alemán en la economía regional marabina, sobre todo en el periodo de 1870 a 1900.[486] Así, el puerto de Maracaibo se sumó al de Coro, puerto Cabello y La Guaira en importancia, irradiando, desde el punto de vista mercantil, toda su actividad al Occidente venezolano.

www.bdigital.ula.ve

[485] Consúltese: Germán Cardozo Galué. *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador*. Maracaibo: Ediluz, 1991.

[486] Consúltese: Germán Cardozo Galué. "Impacto del comercio alemán en la economía regional marabina (1870-1900)". *Memorias. Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, Año 10, N° 20. Barranquilla, 2013, pp. 1-23.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Por otro lado, la presencia de ingleses y alemanes en Maracaibo dio a esa plaza un "atractivo" comercial indudable, gradualmente se fueron estableciendo nexos comerciales que permitieron la distribución de productos de todo tipo, mercancías que eran acopiadas y luego transportadas a distintos mercados donde eran demandados.[487] Con el crecimiento del circuito agroexportador apuntalado por la agricultura cafetalera, las *Casas Comerciales* se hicieron sentir desde las esferas de poder hasta la cotidianidad y, debido a que las zonas de producción demandaron cada vez más de agentes que se encargaban de los despachos hacia los puertos principales, su presencia se hizo requerida para la colocación y distribución de los productos, convirtiendo a estas Casas y sus representantes en actores principales dentro del circuito económico andino-marabino. En términos socioculturales, desde la elegancia del andar inglés hasta la pulcritud del traje blanco alemán, la presencia extranjera aportó nuevos elementos al marco social. Las costumbres europeas, representativas de su origen a los ojos de los venezolanos, mostraron aires distintivos de su civilización, los cuales fueron en algunos casos imitados por quienes distinguían el progreso y la fortuna en aquella peculiar estampa (Figura 65)

www.bdigital.ula.ve



Figura 65. Reunión en el club del Comercio Alemán. Maracaibo.
El Desafío de la Historia, Año 9, N° 55, p. 57

[487] Para el estudio de la presencia alemana en Venezuela véase: Walter Rolf. *Los alemanes en Venezuela y sus descendientes 1870-1914*. Caracas: Asociación Cultural Humboldt, 1991.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Maracaibo se fue convirtiendo así en un centro económico, social y cultural donde las Casas tenían un sitial importante para la época. Algunas Casas Comerciales de renombre fueron Breuer, Möller & Cía, Steinvorth & Cía, Blohm & Cía, Christersen, Zingg & Cía. Beckmann & Cía, Rayhrer & Finnhaber, entre otras. Elizabeth Gross, vinculada a la casa comercial Blohm & Cía y autora del libro *Vida alemana en la lejanía*[488], llegó a vincularse de cerca con esta realidad al punto de dar cuenta de los aspectos de la cultura local de la época como los bailes, la música y las formas de vivir. Además, estas casas se vincularon con inversiones de gran envergadura como la construcción del Gran Ferrocarril del Táchira, estando entre sus principales accionistas firmas como Blohm y Cía., Van Dissel y Cía. y Roberto Minlos. Otras firmas como Breuer Möller y Cía. y Van Dissel y Cía. participaron como importantes accionistas de la Empresa de Navegación en el Lago de Maracaibo y el Río Catatumbo.[489]

Otro aspecto importante a resaltar en la historia de la presencia de extranjeros vinculados a las *Casas Comerciales* era su conocimiento en los negocios de exportación e importación, además se documentaban muy bien de las particularidades de la región. De hecho eran conocidos por saber cultivar buenas relaciones con las figuras locales, conocer los códigos comunicacionales y relacionarse económicamente con las personas de la zona donde hacían acto de presencia. Por lo tanto, los circuitos comerciales no eran solo "hebras" de un tejido económico, sino entramados económicos con un aspecto social importante en la vida cuotidiana de los pueblos.

www.bdigital.ula.ve

Desde "la Botica Alemana" hasta la presencia de Heinrich Rode y Emilio Minlos, la presencia germana motivó nuevas formas de comprender el flujo de mercancías, el potencial económico de la región andina, la importancia del puerto marabino y la fuerza de trabajo de los lugareños.[490] Por esta razón, Maracaibo se conocía como una ciudad-puerto

[488] Véase: Zulema Moret. "Recuerdos de una viajera alemana en Maracaibo: *Vida alemana en la lejanía*, por Elisabeth Gross". *SITUARTE. Revista arbitrada de la Facultad Experimental de Arte de la Universidad del Zulia*, Año 5, Nº 9, Zulia, 2010, pp. 51-59.

[489] Germán Cardozo Galué. "Impacto del comercio alemán… p. 18.

[490] Heinrich Rode. *Los Alemanes en el Táchira (siglos XIX-XX) Memorias de Heinrich Rode.* San Cristóbal (Venezuela): Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 2009.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

con sello exportador de café, algo que va a cambiar con el advenimiento del factor petrolero en la economía zuliana. Alrededor del puerto se tejió una manera de reconocer la actividad portuaria enlazada con la agrícola, por lo que la mercancía enlazó la cosmovisión del marabino con los Andes y con el mundo.



www.bdigital.ula.ve

Figura 66. Casa Breuer Moöler. San Cristóbal, 1890
Fuente: *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 47, p. 61.

En el Oriente del país la dinámica comercial y de extracción de productos tampoco cesó, entre las casas más conocidos estaban la Franceschi de Carúpano, pero también se reconoce la participación de figuras como Luis Walker, quien durante la década de 1860 alcanzó la instalación de equipos de vapor para el trabajo con el algodón en las localidades de Caicara de Maturín y Las Tejerías. Además, debido a la cercanía con el capital comercial inglés emplazado en la Isla de Trinidad se estableció una relación con los establecimientos mercantiles de Maturín, la casa Gallie MacKechinic y Cía. de Trinidad, fue una de las que hizo presencia en la región. Por otro lado, llamó la atención el trabajo dispensado en San Fernando de Apure por la Casa Hnos. Barbaríto Ca. De origen italiano,

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

dedicados a la importación y exportación de mercancías con los países europeos, uno de sus productos más célebres eran las plumas de garzas.[491] Esta casa fue construida por unos emigrantes italianos.

Cabe destacar que estas casas estuvieron vinculadas con la circulación de periódicos como *El Fonógrafo* de Maracaibo y *Horizontes* de San Cristóbal. Además, impulsaron en el país actividades deportivas como el ciclismo y el fútbol. De hecho, la casa Boulton se inscribe como una de las promotoras del desarrollo nacional con la Compañía de Alumbrado de Gas en Caracas y la inversión en La Guaira de una fábrica de velas y de jabones. Lo que da cuenta de cómo las casas comerciales jugaron un papel importante en los cambios culturales de la población venezolana.

2.6 Influencia de los viajes comerciales en la cultura

Si se toma en cuenta de forma integral lo señalado en los capítulos I y II, podemos apreciar cómo entre 1864 y 1914 los viajes comerciales en Venezuela estuvieron mediados por un contexto político, una dinámica económica cimentada en los flujos de mercancías, por la tecnología de la época y por una realidad social propia de un país rural y con múltiples escenarios desmembrados en la práctica; aun cuando la idea de unidad nacional se manifestaba de forma discursiva y se defendía desde las altas esferas del poder.

www.bdigital.ula.ve

Durante este periodo, los viajes comerciales se caracterizaron por jugar tres roles fundamentales:

1. *Trenzar el territorio internamente y con el mundo a través del comercio,* en distintos niveles de complejidad, temporalidades y espacialidades.
2. *Consolidar espacios dinámicos bidireccionales,* fundamentados en coordenadas (latitud y longitud) conocidas y registradas cartográficamente, con el fin de conectar las unidades de producción con los puertos.

[491] Pedro Cunill Grau. "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX". *Anales de Geografía de La Universidad Complutense,* N° 15, Madrid, 1995, pp. 247-256

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3. *Intercambiar*, de manera perceptiva y no-perceptiva, ideas, cosmovisiones, identidades, representaciones, concepciones imaginarias, conceptos y modos de vida distintos, entre otros aspectos de orden cultural.

Desde siempre, los viajes han tenido una influencia directa en la cultura de las comunidades humanas. Lo fue en la antigüedad, durante los periodos anteriores a 1492 en Eurasia y África, después del denominado "Descubrimiento de América", y por más de quinientos años dentro del desarrollo político-económico y socio-cultural de los pueblos americanos. De hecho, los procesos de independencia del siglo XIX en el continente, estuvieron signados por la concepción comercial monopólica de las metrópolis y la antimonopólica de los hacendados y comerciantes, teniendo al Atlántico como escenario de viajes.[492]

Muchos de los libros que inspiraron los movimientos emancipatorios fueron productos culturales que viajaron en distintos idiomas por barco, barcazas, arreos de mulas y a caballo desde los centros editoriales, siguiendo el curso de las demás mercancías que se cotizaban en los mercados legales y clandestinos. Sin duda, todos sabemos que un libro puede estar cargado de ideas y de perspectivas subversivas frente al orden establecido, es decir, puede hacer trascender la cultura política de un pueblo lejano, la cultura material e inmaterial de colectivos humanos allende los mares y, por supuesto, las ideas trasgresoras de un pensador, las cuales generan cambios paradigmáticos.[493]

www.bdigital.ula.ve

Durante los siglos XVIII y XIX, Venezuela vio llegar, además de libros, productos con cargas culturales diversas y por diferentes vías. Durante el periodo republicano se abrió al mundo constituyéndose no solo como un espacio independiente de la influencia política, militar y cultural de España, sino como un territorio receptor de otras miradas (francesas, inglesas, estadounidenses y caribeñas, entre otras), enfoques sobre el mundo y concepciones sobre la vida y la libertad, las cuales sirvieron para hacer y rehacer el país entre 1810-1830, 1830-1863 y 1864-1914. Si revisamos la Constitución Federal, las ideas

[492] Para este punto consúltese la obra de Oscar Alvares Gila, Alberto Angulo Morales, Alejandro Cardozo Uzcátegui (Drs.) *El Carrusel Atlántico. Memorias y sensibilidades (1500-1950).* Caracas: Editorial Nuevos Aires, Universidad del País Vasco, 2014.

[493] Léase: Roger Chartier. *El presente del pasado: escritura de la historia, historia de lo escrito.* México: Universidad Iberoamericana, 2005.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

sobre el territorio promovidas por el ilustre viajero y geógrafo italiano Agustín Codazzi,[494] los censos demográficos de Antonio Guzmán Blanco y la documentación asociada a los viajes promovidos por las casas comerciales, podemos apreciar con detenimiento que todas se engranan dentro de una concepción civilizatoria que buscaba situar al país en el marco de las naciones emergentes. Las rutas trazadas representaban la posibilidad de intercambio, pero eran los *viajes* como actividad práctica, consiente, organizada, registrada y normada los que consolidaban en el terreno y de manera efectiva los circuitos comerciales agroexportadores. Para un país como Venezuela, desmembrado por la guerra y la inopia política, con una base agrícola como piedra angular de su economía, los viajes comerciales se convertían en la sangre que circulaba por la arteria agroexportadora, la cual influía todo a su paso.

Las conexiones entre un punto y otro del circuito no establecían nada por si solas, una unidad de producción podía ser medianamente efectiva a nivel local y un puerto podía ser un fondeadero restringido, de hecho la ruta por sí misma representaba un posibilidad de contacto, pero era la vitalidad que le imprimían los viajes —a veces coordinados y en ocasiones caóticos— los que aceleraban la consolidación de las rutas de comercio. Cada viaje era, por decirlo de algún modo, un "pulso" que marcaba la vitalidad del circuito, ya que conectaba el interior del territorio nacional con espacios intermedios (como los puertos lacustres) y a estos con el mundo. Por otro lado, la circulación constante de viajeros conocedores del ámbito productivo, con intereses y prácticas comerciales dentro y fuera del país, permitía establecer un valor a cada ruta y registrar niveles de intercambio material importantes, lo que se traducía también en un mayor grado de complejidad del circuito agroexportador, estimulado a su vez por los funcionarios de las casas de comercio que progresivamente se involucraban de manera directa e indirecta con los poblados.

El crecimiento de una localidad agrícola quedaba signado en gran medida por la dinámica de estos viajes. Las mercancías que salían y llegaban impulsaban un intercambio remunerativo marcando el ritmo de su riqueza e influyendo en la política, pero también se asociaba a fenómenos socioculturales particulares que modelaban la vida cotidiana de la

[494] Consúltese el libro: Universidad Central de Venezuela. *Agustín Codazzi, Arquitecto del territorio*. *Simposio-Foro 26-27 de octubre de 2000.* Caracas: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UCV, 2000.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

gente. Como se evidencia en el desarrollo del puerto de Maracaibo, donde tanto su etapa agroexportadora como petrolera da cuenta de la jerga, identidad, tradición y hasta las formas de concebir el mundo por parte de sus habitantes, en un marco multicultural donde convergen distintos patrones de conducta que terminan por identificar a una región respecto a otras, y no se diluye fácilmente en el contexto suramericano.[495]

Por esta razón, los conflictos militares fueron una amenaza permanente ya que interrumpían el comercio, las montoneras y las distintas revoluciones que se presentaron entre 1864 y 1914 dan cuenta de un periodo de inestabilidad política que le hizo mucho daño a la economía del país. Los viajes comerciales eran obstaculizados impidiendo la libre circulación de mercancías, obligando muchas veces la utilización y puesta en funcionamiento de nuevas rutas de desplazamiento, así como el abandono de otras con gran potencialidad. A ello se sumaba el bandolerismo, el cual se desataba por falta de un régimen de autoridad eficaz. No hay que olvidar que los viajes comerciales formaban parte de un escenario donde tenía protagonismo el capital comercial y las inversiones extranjeras asociadas a la dinámica agrícola, pecuaria y minera.

www.bdigital.ula.ve

La violencia siempre fue un factor contraproducente a la hora de poner a circular las mercancías. En un escenario donde se anhelaba la búsqueda de beneficios, se hacían inversiones importantes en rubros perecederos, en equipos de trabajo y personal, lo que se desordenaba al no poder sembrar, cosechar, almacenar, trasladar, vender y exportar la mercancía. A ello se sumaba que muchas poblaciones caían en un aislamiento socio-cultural ya que la dinámica agroexportadora permitía acercar cada vez más a las poblaciones del interior del país con el mundo.

Por tal razón, las vías de comunicación y los medios de transporte se situaban entre los elementos estructurales que hacían posible el acto de viajar, al tiempo que se entrelazaban con la geografía de cada región. Así, la recua acercaba la producción desde la montaña al ferrocarril, el "camino de hierro" se conectaba con el velero y el barco a vapor en los puertos y en las ciudades las carretas hacían lo propio para llevar el producto al

[495] Para este punto apreciamos los detalles presentes en el libro: José E. Molinares. *Maracaibo, Vivencias de Ayer y Hoy.* Maracaibo: Editorial "Ellos la Historia", 1985.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

mercado, las pulperías o el abasto. Por ende, los puertos eran los epicentros del comercio nacional e internacional, por donde los productos comerciales, entendidos también como productos culturales, eran auspiciados por las casas comerciales bajo bandera extranjera e impulsaban el "desarrollo" regional y local.

Al analizar la influencia de los viajes comerciales en la dinámica intercultural venezolana, resaltan los desplazamientos comerciales como una acto humano multidimensional que incorpora el comercio exterior al discurso de unidad nacional, así como revalora la diversidad cultural interna y el papel que juegan las redes comerciales. Esta influencia está dada por el nivel de las expresiones culturales europeas y americanas que se encuentran y se manifiesten al lado de otras culturas foráneas dentro del proceso de articulación del país. Así, los viajes, en sentido antropológico, se analizan como un elemento catalizador asociados a los procesos de hibridismo cultural.

www.bdigital.ula.ve



Figura 67. "Forma en que viajaban los Agentes viajeros a los Andes" (1908)

Fuente: Carlos Julio D´Empaire. *Un Alto en mi Camino*. *Entrevista por Marlene Nava*. Caracas: Fundación D´Empaire, 1982, p.25.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En este capítulo, se ha analizado la influencia de los viajes comerciales en la cultura venezolana del siglo XIX, tomando en cuenta el tránsito de lo que hemos convenido en llamar el *producto comercial-cultural*, los procesos de embarques de mercancía, la trascendencia de las redes comerciales y el entretejido socio-cultural que se comenzó a consolidar en el marco de los límites del Estado-nación venezolano durante el periodo enunciado. Además, se incluyen aspectos relacionados con la expansión comercial y las rutas culturales, consideradas ambas como un binomio inseparable que va a determinar un escenario donde se puede apreciar en toda su amplitud la importancia de estos viajes en la gastronomía, toda vez que, a nuestro juicio, los productos gastronómicos representan la imagen más integral del hibridismo cultural venezolano al cierre del largo siglo XIX.

2.7 El Tránsito del *producto comercial-cultural*

El vasto laberinto que constituyó el tránsito de los productos comerciales por Venezuela durante el periodo 1864 y 1914, está estrechamente relacionado con los distintos escenarios culturales del país, lo que nos lleva a reconocer cada objeto como un *producto comercial-cultural* que no solamente tiene valor como cosa a qué asirse o poseerse, sino a una simbología que trasciende la cosa en sí y se incorpora a la vida de los venezolanos en un menor o mayor grado dependiendo del contexto social, de la capacidad adquisitiva y la concepción imaginaria de la propiedad.

www.bdigital.ula.ve

El tránsito de un *producto comercial-cultural* dependía de varios factores. En primer lugar, de la **demanda material**, la cual estaba dada por cinco entidades: 1. Incentivo de adquisición por promoción, 2. Valoración sociosimbólica del bien, 3. Lenguaje de la burguesía, 4. Posición social del comprador y 5. Exclusividad de lo adquirido. En segundo lugar, por su **utilidad social**, dado por: 1. Necesidad, 2. Ornamento, 3. Consumo, 4. Inversión y 5. Hábitos compartidos. En tercer lugar, por su **valoración subjetiva** signado por: 1. El imaginario del comprador, 2. Satisfacción personal, 3. Distinción, 4. Ostentación y 5. Menester.

Por tal razón, no es posible etiquetar los productos de manera estandarizada, por el contario, cada uno tenía su propia lectura, poseía sus propios códigos de identificación y

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

de clasificación. Sin embargo, es de destacar que había algo en común en todos ellos: representaban un valor monetario determinado por el negociante. Ese valor podía variar dependiendo del lugar y momento en que se hacia la transacción. De esta manera, se presentaba una distinción entre los productos que iban dirigidos a la denominada alta cultura y otra a la cultura de base popular. Como se puede observar en las listas de productos embarcados, en una misma lista podían aparecer portamonedas de oro y frascos de perfume, así como sombreros borsalinos y libros de música; al tiempo que se embarcaban alfileres, ganchos e inyecciones. La diversidad de productos permitía además responder a las distintas actividades que se desempeñaban dentro de una localidad.

Las manifestaciones culturales van acompañadas de objetos, alimentos, actitudes y comportamientos individuales mediados por la sociedad; depende de la comunidad. Además, estas manifestaciones giran dentro de un espacio prolifero sensible a las ideas y a los imaginarios.[496] De hecho, se insertan en una representación sociocultural de la realidad que le da sentido y valoración estética. De esta forma, cada objeto concreto cobra un triple significado: 1. Como producto elaborado para el mercado en el marco de su lugar de origen, 2. Como producto comercializado en tránsito por el mundo y 3. Como producto que encierra una valoración cultural variable a los ojos del comprador en el lugar de destino.

www.bdigital.ula.ve

Se podría señalar inclusive que el *producto comercial-cultural* alcanza "mundos fantásticos", basados en la visión de la sociedad que lo consume, tal fue el caso del cacao y el café que salía de América para Europa,[497] o el carácter casi ritual y entreverado que alcanzó el tabaco en el mundo. En el viejo mundo, el imaginario asociado al viaje hacía ver lo desconocido como exótico, lo que le imprimía al producto un halo enigmático que llegaba a ser motivo de arte. Como refieren algunos especialistas: "sólo para volver con

[496] Reinaldo Rojas. *Venezuela: Fiesta, imaginario político y nación.* San Felipe (Venezuela): Universidad Nacional Experimental de Yaracuy, 2011.

[497] Consúltese los trabajos: Catalina Banko. "La dinámica del comercio exterior venezolano (Siglo XIX)"… y Ernesto De La Cruz e Ismael Pereira Sapiens. "Historias, Saberes y Sabores en torno al cacao (Theobroma cacao L.) en la subregión de Barlovento, Estado Miranda". *SAPIENS. Revista Universitaria de Investigación*, Vol.10, N° 2, Miranda, 2009, pp. 97-120.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

ojos diferentes al trabajo dejado, sino también para enriquecer la propia imaginación. [498] Además, la especulación le adjudicaba a cada rubro una visión personal que se integraba a lo colectivo. Por su parte, en América lo europeo se asumía como signo de civilización, lo que daba a la adquisición de un producto un valor más allá de lo monetario, llegando a servir de símbolo o emblema: un piano o un santo traído desde los puertos europeos era de por sí una forma de sentirse más cerca de los centros culturales influyentes.

El tránsito de estos productos se daba gracias a que las rutas comerciales se hacían cada vez más expeditas y los medios de trasporte permitían su intercambio de forma recurrente. A pesar de que el acto de viajar en sí mismo es muchas veces menospreciado por quienes estudian los aspectos relacionados con el desarrollo del comercio y la economía de los países, por considerarlo un mero procedimiento, el lector no debe obviar que desde una visión microhistórica, cada viaje incluía una serie de factores determinantes que iban desde la revisión de los medios para movilizarse (cuidado de las bestias de carga, calafateo de las embarcaciones, sustitución de velas, búsqueda de carbón, cambio de ruedas y bridas, entre otros), cuidado de la mercancía durante el viaje, vigilancia del almacenamiento/desembarque y diligencias aduaneras, lo que involucraba personas, ideas, labores e inversión para garantizar su logro. Los números llanos poco dicen de estas rutinas, pero dependiendo del producto su trato podía exigir del comerciante una exigencia mayor. Los productos exigían niveles de tránsito distintos, incidiendo en el aumento del costo del producto.

www.bdigital.ula.ve

Para el caso venezolano, las transformaciones comerciales siguieron el curso de la dinámica que le imprimía la relación sociedad-naturaleza, las especificidades del medio y las condiciones históricas. Los productos circulaban por "corredores" surgidos de las transformaciones del espacio geográfico y signado por una dinámica de desestructuraciones y reestructuraciones donde los caseríos, pueblos y ciudades cobraron significación. La complejidad se tornó así en una característica del proceso y la multiplicidad de condicionantes culturales en distintas escalas dio paso a un paisaje venezolano que incluía entre sus componentes el tránsito de las mercancías. El territorio

[498] Mariapaola Piscitelli. "Del viaje al arte". *Paperback*, N° 8, Madrid, 2012, p. 7.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

venezolano se configuró así en un espacio comercial con valor mercantil para el comerciante, un espacio que estaba localizado pero que respondía también a una escala americana y mundial donde tanto las formas como las manifestaciones culturales se abrían paso. A los ojos del comerciante, cada espacio tenía formas de dominio, conflictos, modos de producción y expresiones socioculturales particulares, por lo que las formas de reproducción de rubros, extracción y demanda de productos formaban parte de una realidad que no se apartaba del proceso de tránsito de los productos.

Los viajes comerciales permitían el tránsito de estos productos comerciales-culturales como parte del intercambio entre regiones y entre el país y el mundo. Al concluir la Guerra Federal (1859-1863), el país logra insertarse en una dinámica agroexportadora renovada, buscando la consolidación de un proyecto nacional moderno, por lo que la relación economía-cultura estaba presente en cada viaje, los productos llegaban y salían de los grandes centros a espacios microhistóricos, así como de estos a los centros de comercio caribeño y europeo, haciéndose componentes de un circuito comercial local, nacional, continental y global.

www.bdigital.ula.ve

El libre tránsito de estos productos, además de su noria impronta económica, tuvo una incidencia social significativa, así como un impacto en los cambios culturales del periodo de postguerra. Varios agentes extranjeros relacionados con el comercio agroexportador, se vieron involucrados en esta dinámica, la cual coadyuvó a la formación de las bases materiales de la sociedad venezolana. En los cincuenta años de desarrollo de la vida nacional que abarcan el periodo de estudio, se puede apreciar cómo estos productos se insertaban en una dinámica económica mundial asociada a la segunda revolución industrial, pero al mismo tiempo respondían a las realidades de cada localidad en una escala más cotidiana.

El intercambio comercial y las relaciones económicas establecidas entre las distintas regiones del país y el mundo, daban valor a las rutas que hacían posible los viajes comerciales y el intercambio de productos, teniendo a los puertos como centros de permuta de mercancías y escenarios de manifestación del resultado del trabajo humano.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Los puertos evidenciaban la presencia de manifestaciones culturales que alcanzaban un nivel de hibridismo cultural cada vez más complejo. Al respecto, Venezuela mostraba su mosaico multicultural en concordancia con América Latina y frente al resto del mundo. Sus productos eran parte de esas formas culturales particulares de una latitud específica pero que encontraba eco en la economía mundo; tal será el caso del café, sobre el cual se tejió un circuito agroexportador de primer orden que conectó espacios geográficos y culturas distintas.

De esta forma, los productos comerciales-culturales aparecen como engranajes que permiten el establecimiento de vínculos culturales microhistóricos cuyas etapas dan cuenta de un comercio internacional que servía de eje articulador y dinamizador de distintas expresiones culturales en Venezuela que impactaban local y lo cotidiano. Al poner el acento en los viajes comerciales, es posible reconocer cómo se desarrollaron los encuentros que impulsaron la hibridez de la cultura venezolana presente al final del "largo siglo XIX", como lo llamó Eric J. Hobsbawm. El comercio internacional influyó en gran medida a interconectar elementos lejanos, identificar lo desconocido y empezar a conocer manifestaciones y representaciones culturales del país que serían registradas por comerciantes, viajeros, pintores e intelectuales de la época. El tránsito de estos productos interconectan la realidad político-económica con la socio-cultural, es decir, la realidad nacional en su conjunto. Las interacciones comerciales que se dieron tras "La Guerra Larga" delineó una economía agrícola que establecía lazos con el mundo a través de las casas comerciales y los circuitos económicos promovidos por las potencias europeas y las naciones del continente americano, pero fueron los productos los que en su más mínima expresión representaban toda la profundidad del problema.

www.bdigital.ula.ve

En definitiva, los viajes comerciales entretejieron una red comercial que permitió que las expresiones culturales europeas y americanas se manifestaran sirviendo de catalizador cultural. El tránsito del producto comercial-cultural por medio de los embarques de mercancía, las redes comerciales y el entretejido socio-cultural interestatal, generó no solo una expansión comercial y un aumento de las rutas sino que modificó la estructura vital del país, los productos forjaron un contexto multicultural hasta el cierre del largo siglo

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

XIX. Sin duda, las embarcaciones con fines comerciales, el transporte terrestre dedicado a la distribución de las mercancías y los animales de carga fueron los medios de tránsito, así como los caminos y carreteras del país sirvieron de canales de comunicación por donde se desplazaban estos medios interrelacionando la compleja geografía venezolana pera el producto el que impulsaba la actividad bancaria y la dinámica de las plazas-mercado, espacios donde se exteriorizaban formas de pesar, medir y comprar, así como el intercambio comercial y cultural.

2.8 Los *viajes* como enfoque para el estudio de la cultura venezolana del siglo XIX

Hasta ahora hemos podido observar cómo durante el período que va de 1864 a 1914, tras un largo proceso de convergencia, se generaron las condiciones materiales que permitieron el surgimiento de ejes económicos basados en la agroproducción a lo largo de todo el territorio nacional, además se evidencian un conjunto de factores que generaron interés económico en los grupos nacionales y extranjeros que impulsaron el aprovechamiento del potencial del país y la consolidación de formas de producción y comercialización que influyeron notoriamente en la manera de actuar de la población. Ahora bien, entre el producto y su colocación en el mercado internacional, y entre el interior del país y los puertos, se evidenció una dinámica de desplazamientos dónde los viajes se convirtieron en la actividad que en la práctica hacia posible no solo el intercambio de rubros sino su sostenibilidad en el tiempo.

www.bdigital.ula.ve

El factor temporal asociado a los viajes fue una variable fundamental para entender la importancia de los mismos y cómo estos desplazamientos formaron parte del modelado de las comunidades a nivel geográfico y sociocultural.[499] Así, la relación espacio-tiempo asociada a los viajes comerciales en Venezuela posee de manera intrínseca un componente histórico evidente; un carácter de historicidad. Como se puede inferir no se trata del estudio de un solo viaje, aislado, esporádico y complementario, sino de una actividad plural, continua y en expansión, desarrollada en espacios geográficos disimiles y que influían en la vida cotidiana de las personas, ya fuera por el propio acto de romper el

[499] Tómese como ejemplo el trabajo de Ernesto Livon-Grosman. *Geografías imaginarias: el relato de viajes y la construcción del espacio patagónico*. Argentina: Beatríz Viterbo, 2004.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

aislamiento y encontrarse con dinámicas socioeconómicas distintas a las propias o por toparse con objetos e ideas que guardaban un carácter contribuyente al modelaje de la realidad.[500]

No es que el viaje por sí mismo fuera lo determinante, era la forma en que lo dinámico de la actividad viajera incorporaba un conjunto de factores político-económicos y socio-culturales vitales, haciéndolos interactuar entre sí, lo que representó la aparición de cambios cualitativos que trascendieron el ejercicio económico básico y la movilidad de mercancías netas a los puertos, lo que incorporó distintos actores en la dinámica de los desplazamientos, lo cual forjaba redes de encuentro que generaban un impacto en la manera en que los venezolanos se asumían como sociedad, observaban el mundo, pensaban la realidad, imaginaban los confines de su tierra y se expresaban culturalmente.

Viajar por el territorio nacional no era una tarea fácil, por el contrario, había que invertir esfuerzo físico, recursos económicos y tiempo, así como someterse a los riegos a la integridad física que imponían las rutas y la violencia del país. Sin embargo, cada viaje era un encuentro con el país real, no con el que conjeturaban desde el poder quienes llevaban las riendas de la nación. Tal vez este sea el punto más relevante del estudio de los viajes comerciales en la Venezuela agroexportadora, ya que este tipo de desplazamientos evidenciaban la realidad de la regiones desde una perspectiva microhistórica, atendiendo a una escala de comprensión que inclusive llegaba a la mesa de los venezolanos, ya fueran las de los sectores más favorecidos como de los sectores subalternos.[501] La gastronomía local, muestra en parte el alcance de estos viajes en la vida cotidiana de quienes vivían y experimentaban el país. Gran parte de los insumos que estaban sobre la mesa doméstica, quedaban vinculados a una dinámica comercial que era posible gracias a que los viajes se daban de manera regular.[502] Las élites locales ostentaban productos que los distanciaban

[500] Un ejemplo de esta perspectiva en América Latina, se puede apreciar en el trabajo de Silvia García, Diana Rolandi, Mariana López y Paula Valeri. "Viajes comerciales de intercambio en el Departamento de Antofagasta de la Sierra, Puna meridional argentina: pasado y presente". *Redes. Revista hispana para el análisis de redes sociales*, Vol. 2, España, 2002.

[501] Consúltese: Carlos Antonio Aguirre Rojas. *Microhistoria Italiana. Modo de empleo*...

[502] Para conocer sobre el papel de la gastronomía en la historia cultural del país, se recomienda los trabajos de Rafael Cartay, *Entre gustos y sabores: costumbres gastronómicas de Venezuela*. Caracas: Fundación Bigott, 2010; _____, "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

desde una óptica sociocultural de los sectores más deprimidos y su consecución dependía enteramente de estas formas de viajar.

Sí se parte de este cambio de escala, es posible encontrar indicios sobre cómo se iban forjando las culturas venezolanas en un plano pluridimensional.[503] Los gustos, las maneras de actuar, las formas de concebir el orden, la estética femenina, la caballerosidad, la faena del campo, los aperos, los saraos, la manera de asumir el poder, lo público y lo privado, lo imaginario, entre otros aspectos, estaban enlazados de una u otra manera con esta dinámica de viajes. Una lista de productos embarcados en un puerto pasaría desapercibida para el ojo preocupado más por las estadísticas y las reacciones políticas, pero dentro del marco cultural estos productos comerciales-culturales permiten radiografiar entornos que gravitaban alrededor de cada objeto y lo que representaba para el sujeto social, así como lo que se contrapone a cada cosa vendida y adquirida, ya que los objetos tienen un lugar sociocultural en el devenir humano, estimulan y representan aspectos particulares de una civilización.

www.bdigital.ula.ve

La perspectiva de la "complementariedad" del viaje en la economía se relativiza cuando encontramos que como acto humano ocupa un momento y lugar en el orden social de una época, además cambia constantemente, nunca es el mismo dos veces, lo que permite diferenciar entre la ruta y la experiencia viajera, la primera es menos variable mientras que la segunda cambia como el paisaje, ya que depende de la subjetividad y la singularidad del momento. No obstante, al situarlo en un periodo de mediana duración, el hecho que se realizará tantas veces y de manera simultánea, permite observar e identificar ciertas *regularidades* que son significativas a la hora de introducirse en las esquinas de una ciudad, en la cocina de una casa y hasta en la boca de un comensal.

Pensar el viaje es identificar esas *regularidades* en el tiempo, ya que hace posible mirar de cerca a los individuos que integraron una determinada sociedad. Los viajeros del

venezolano en el siglo XX". *Agroalimentaria*, Vol. 11, N° 20, Mérida (Venezuela), 2005, pp. 43-55; _____, *La mesa de la meseta. Historia gastronómica de Mérida.* Mérida: MERENAP, 1988; y José Rafael Lovera, *Historia de la Alimentación en Venezuela*. Caracas: Monte Ávila Editores, 1988.

503 Para ampliar el enfoque sobre la historia multidimensional se recomienda el trabajo de Luis Manuel Cuevas Quintero. "De la Historia unidimensional a la historia pluridimensional". *Ensayo y Error. Revista de Educación y Ciencias Sociales*, N° 23, Caracas, 2002, pp. 27-40.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

siglo XIX son la prueba de que los viajes son mucho más que el desplazamiento de un punto a otro en el orbe.[504] Muchos viajantes que participaron en el reconocimiento del país durante el siglo XIX y el siglo XX, estaban vinculados a dinámicas comerciales que incidieron de manera definitoria en su concepción del mundo. Lo estático no es propio del desarrollo, es la movilidad lo que impulsa los cambios que dan razón al progreso humano. El acto de viajar se inscribe en esta movilidad, por lo que la causa resaltada (el comercio) da cuenta sólo de una de las múltiples formas de cómo el viaje es asumido por la sociedad. En este punto, los testimonios escritos y gráficos de los viajeros son una fuente de primera mano.

A lo largo del siglo XIX, un conjunto de viajeros extranjeros reseñaron su paso por Venezuela dando cuenta del país profundo (Figura 68). De esta manera, la mirada de los viajeros aporta elementos que llegan a ser nimios pero que articulan las partes de un país que se construía en lo más recóndito y no solo desde las sedes centrales de gobierno. Está mirada micro-macro/macro-micro aplicadas de los viajes decimonónicos, permite evidenciar que las realidades culturales del país durante el período en estudio fueron permeadas por distintas formas de contacto (interno y externo), y de esa cercanía brotaron formas hibridas de la cultura, una hibridez cultural que se reconfiguraba constantemente gracias a factores que servían de catalizadores, entre estos el comercio agroexportador.

www.bdigital.ula.ve

[504] Véase: Gregorio Weinberg. "El Género de los Viajeros". En: Amadeo Frezier. *Relación del viaje por el mar del sur*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, Nº 99, 1982.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Nombre	Ciclo vital	Nacionalidad	Estadía en Venezuela	Campo
Alexander von Humboldt	1769-1859	Alemán	1799-1800	Geógrafo, naturalista, científico y explorador.
2. Robert Schomburgk	1804-1865	Inglés	1840	Cónsul
3. Dauxión Lavaysse	1775 -1829	Francés	1805-1808	Militar
4. Robert Semple	1776-1816	Canadiense	1810-1811	Viajero y comerciante
5. Karl Ferdinand Appun	1820-1872	Alemán	1849-1859	Naturalista y explorador
6. William Duane	1780-1865	EE. UU.	1822-1823	Militar. Intelectual, y periodista.
7. Sir Robert Ker Porter	1777-1842	Inglés	1825-1841	Diplomático, artista, viajero, arqueólogo y literato.
8. Agustín Codazzi	1793-1859	Italiano	1827-1848	Geógrafo, explorador y militar italiano
9. Sir John Hawkshaw	1811 -1891	Inglés	1832-1834	Ingeniero civil
10. Louis Glöckler	¿?	Alemán	1834-1850 1850-1868	Cónsul de Venezuela en la ciudad de Hamburgo comerciante
11. Johann Wilhelm Karl Moritz	1797-1866	Alemán	1835-1866	Médico, botánico, y zoólogo
12. Alexander Benítez	1813- 1865	Alemán	1841-1865	Grabador y cartógrafo
13. Ferdinand Bellermann	1814-1889	Alemán	1842-1845	Pintor, viajero y naturalista
14. Hermann Karsten	1817-1908	Alemán	1844-1847/ 1848-1852	Naturalista, geólogo, botánico, médico y explorador.
15. Miguel María Lisboa	1809-1881	Brasileño	1852	Noble diplomático
16. Pal Rosti	1830-1874	Húngaro	1857- ¿?	Fotógrafo y naturalista
17. Adolfo Ernst	1832-1899	Alemán	1861-1899	Naturalista Botánico y zoólogo
18. Friedrich Gerstacker	1816-1872	Alemán	1867-1868	Viajero y novelista
Anton Göering	1836-1905	Alemán	1867-1874	Pintor, dibujante, zoólogo y taxidermista.
20. Carl Sachs	1853-1878	Alemán	1876-1877	Médico, biólogo y fisiólogo
21.Jenny de Tallenay	1855 -1884	Francesa	1878-1881	Escritora y viajera
22. Frau Elisabeth Gross	¿?	Alemán	1883-1896	Escritora
23.Wilhelm Sievers	1860-1921	Alemán	1884-85 / 1892-93	Geólogo, naturalista, explorador y geógrafo
24. Carl Geldner	1841-1920	Alemán	1966-68	Artista aficionado
25. Jean Chaffanjon	1854 -1913	Francés	1885-1887	Expedicionario
26. Auguste Morisot	1857-1951	Francés	1885-1887	Expedicionario, pintor.
27. Ermanno Stradelli	1852-1926	Italiano. Naturalizado brasileño en 1893)	1887	Conde, explorador, geógrafo y fotógrafo
28. Giuseppe Orsi de Mombello	1840-1910	Italiano	1890-1899	Teniente del Ejército italiano, explorador, ingeniero y geógrafo

www.bdigital.ula.ve

Figura 68. Viajeros que visitaron a Venezuela entre 1799 y 1899 (Lista sucinta)

Fuente: Johnny V. Barrios-Barrios. "Importancia de la obra de Ferdinand K. Bellermann (1814-1889)". *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 28, Mérida (Venezuela), 2015, p. 161.

El viajero, como sujeto histórico, se abrió a la experiencia venezolana con inquietud y espíritu de aventura, avanzaron sobre la tierra, los ríos, lagos y mares con el deseo de conocer lo ignoto.[505] Pero explorar era al mismo tiempo conocer y reconocer al/lo *Otro*,[506]

[505] Johnny V. Barrios-Barrios. "El sujeto (histórico) foucaultiano como punto de partida epistemológico para el estudio del género de los viajeros". *FERMENTUM*, Nº 78, Vol. 27, Mérida (Venezuela), 2017, pp. 230-235.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

situarse en un mundo desconocido y enrumbarse hacia lo distinto y diferente, es decir, hacia lugares cargados de una realidad tal que despertaba el relato en un diario y la estampa en acuarela o grafito. Venezuela vio llegar en su devenir como república a cronistas, historiadores y viajantes que atestiguaron con su conocimiento los complejos procesos de estructuración nacional. Estos testimonios escritos, gráficos y cartográficos a lo largo de la historia, a pesar de su subjetividad, permiten alcanzar una mayor aproximación al reconocimiento la sociedad y la cultura del país en determinados momentos, pero lo más importante es revaloriza el viaje como una actividad que dejó mucho para el reconocimiento del periodo en estudio; claro está, dependiendo de la óptica en que se analicen estos aportes. Se estima que sólo en el siglo XIX llegaron más de 120 viajeros extranjeros.[507]

Sin duda, el escenario venezolano, por su diversidad geográfica, se prestaba para realizar estas exploraciones, pero también para embarcarse en una búsqueda de beneficios como fue el caso de C. Heinrich Franzius y Carl Geldner (entre otros).[508] Además, detrás de Humboldt, otros nombres figuraron en su paso por Venezuela, se han realizado abordajes sobre Friedrich Gerstäcker, Christan Antón Göerin,[509] y Agustín Codazzi, por citar solo tres de los más conocidos.[510] Así como sobre estudios relacionados con viajeros alemanes de una perspectiva integral, donde destacan los valiosos aportes de José Ángel Rodríguez.[511]

www.bdigital.ula.ve

[506] María del Consuelo Andara. "La visión del otro, imágenes de la identidad nacional. Viajeros en el territorio venezolano durante la segunda mitad del siglo XIX". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 86, Vol. 22, Caracas, 2004, pp. 229-240.

[507] Elías Pino Iturrieta y Pedro Calzadilla. *La mirada del otro. Viajeros extranjeros en la Venezuela…*

[508] Carl Geldner. *Reiseaufzeichnungen aus Spanien und Venezuela*. Basilea: Emil Birkhäuser, 1913.

[509] Consúltese los trabajos de Claudio Briceño, "Visiones geohistóricas del siglo XIX venezolano…; y Johnny V. Barrios-Barrios, "La obra geográfica de Agustín Codazzi y el rompecabezas nacional (1830-1850)". *Anuario GRHIAL*, Nº 6, Mérida (Venezuela), 2012, pp. 43-64.

[510] Andrés Lleras S. "Las Principales Biografías de Codazzi." *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Nº 211, Tomo LIII, Caracas, 1970, pp. 438-440.

[511] José Ángel Rodríguez. "Viajeros alemanes a Venezuela en el siglo XIX". *Akademos*, Nº 2, Caracas, 1999, pp. 89-11.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Actualmente, los libros de viaje son estudiados con gran atención debido a que constituyen lo que algunos autores han denominado "repertorios",[512] los cuales sirven de fuentes documentales para el estudio del pasado, un hecho que permite apreciar el alcance de sus aportes a la historia cultural latinoamericana.[513] Claro está, estos testimonios deben observarse tras el prisma de la perspectiva crítica, sobre todo en relación a sus discursos, pero de igual manera constituyen una aproximación a lo que queremos significar aquí.[514]

En el siguiente capítulo se expndrá más afondo la importancia de estos viajes y viajeros a su paso por Guayana, donde destaca la experiencia de los hanseáticos, así como los viajes por el Oriente venezolano, donde los contextos de Barcelona, Carúpano y Guanta cobran un significativo valor bajo la herencia de los corsos. A ello se suman los viajes realizados por los Llanos venezolanos donde desatacan los afluentes, el ganado y comercio de plumas. Igualmente, se reconoce el valor de los viajes hasta y desde Puerto Cabello, uno de los puertos más importantes para el desarrollo del país, los viajes que tenían como punto central el destacado puerto de Maracaibo bajo la sombra de la riqueza cafetalera, y, por supuesto, los viajes en torno a La Guaira, el principal puerto de la República

www.bdigital.ula.ve

De esta manera, podemos recrear un primer cuadro general que permita situar la importancia de los viajes comerciales en Venezuela durante el periodo señalado. Si bien cada uno de estos escenarios requiera de un estudio en sí mismo, quedará para el futuro asumir estos retos investigativos. No obstante, sin esta primera mirada (amplia), no sería abordar aspectos más específicos.

[512] Nicolás Bas M. "Los repertorios de libros de viajes como fuente documental". *Anales de Documentación. Revista de biblioteconomía y documentación*, Nº 10, Murcia, 2007, pp. 9-16.

[513] Mörner Magnus. "Los relatos de viajeros europeos como fuentes de la historia latinoamericana desde el siglo XVIII hasta 1870". En: Mörner Magnus. *Ensayos sobre historia latinoamericana: enfoques, conceptos y métodos*. Quito-Ecuador: Corporación Editora Nacional, Universidad Andina Simón Bolívar, 1992.

[514] En relación a la crítica de las fuentes de viajeros, se recomiendan los trabajos de: Pedro Calzadilla, "Acerca de la crítica a la fuente de viajeros del siglo XIX". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 38, Caracas, 1989; y "De cómo pueden ser criollos los discursos de los viajeros extranjeros del siglo XIX"…

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

www.bdigital.ula.ve

CAPÍTULO III
VIAJES COMERCIALES EN LA VENEZUELA AGROEXPORTADORA: HISTORIA, ECONOMÍA Y CULTURA

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Viajes de hombres; pero con ellos viajaban también sus bienes, los bienes culturales, los de uso diario y los más inesperados. No cesan de desplazarse, acompañando al hombre. Traídos aquí por los unos este año, son recogidos por los otros al año siguiente o pasado un siglo, y los vemos incesantemente transportados, abandonados y recuperados, a veces hasta por manos ignorantes.
>
> Fernand Braudel
> *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*

En el primer capítulo se expuso el contexto espacio-temporal de la Venezuela que se fragua entre 1864 y 1914. En el segundo, se examinaron los componentes que intervinieron y dinamizaron los viajes comerciales durante un periodo de cincuenta años, en una búsqueda por situar los "eslabones" de la cadena que sostenía la economía agroexportadora (unidades de producción, rubros comerciales, vías de comunicación, medios de transporte, puertos, comercio internacional, mercados internos, productos comerciales-culturales, casas comerciales, viajeros y comerciantes); sin desvincularla de la realidad social y cultural del país. Ahora bien, en este tercer capítulo, se intenta exponer la dinámica del viaje comercial así como visibilizar el impacto que tuvo el tránsito de los productos, entendiéndolos como *bienes culturales*.[515] De esta manera, se pretende reconstruir —a partir de las percepciones de algunos viajeros— el ir y venir de aquellas mercancías que si bien tenían una impronta económica, respondían también a una dinamia cultural que generaba cambios en distintas escalas sociales y en diferentes dimensiones espaciales.

www.bdigital.ula.ve

Los viajes comerciales realizados a lo largo y ancho de la Venezuela agroexportadora no solo respondieron a una dinámica material, sino también "sensible" donde participaron actores con rostros sobre un territorio agreste. Una dinámica que solo se puede fragmentar en los términos en que la licencia didáctica lo permite y no sobre la base de una atomización generalizada, ya que si bien se percibe poca interconexión entre las regiones en una escala macro, a nivel microhistórico se presentaban vínculos culturales que daban cuenta de un país recóndito donde las regiones y localidades integraban las relaciones entre las ciudades, pueblos, puertos y rutas terrestres y acuáticas.

[515] Se usa aquí el concepto de *bienes culturales* como lo planteó Fernand Braudel en su célebre obra *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México: Fondo de Cultura Económica, 1976, Tomo II, p. 145.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El abordaje efectivo de esta dinámica material y sensible propia de los viajes comerciales, exige la identificación al menos de ocho *ejes regionales* de desplazamiento. Con esto no se pretende parcelar una realidad compleja que claramente tuvo repercusiones en todo el territorio, por el contrario, se propone como un recurso metodológico que evidencia los vínculos culturales microhistóricos de un país recóndito donde las localidades aun en ciernes comenzaron a establecer relaciones activas con las principales ciudades del territorio a través del hecho comercial.

Los ocho ejes de desplazamiento seleccionados se han abordado de la siguiente manera: 1. *Viajes por el Orinoco: la experiencia de los hanseáticos*; 2. *Viajes por el Oriente venezolano: la dinámica portuaria de Barcelona, Carúpano y Guanta*; 3. *Viajes por los Llanos: ríos, ganado y comercio de plumas*; 4. *Viajes a Puerto Cabello: paisaje y horizontes indeterminados*; 5. *Viajes a Coro: una mirada peninsular a las islas holandesas*; 6. *Viajes a Maracaibo: relatos germanos y cultura cafetalera*; 7. *Viajes a La Guaira*: *la capitalidad y el mundo en la mesa*; y 8. *Viajes por la región andina: una travesía por las tierras altas de Venezuela.*

www.bdigital.ula.ve

Cabe acotar que cada viaje busca ser representativo y no concluyente del periodo de estudio enunciado. De esta manera, los criterios asumidos para su selección y análisis responden al carácter geocultural de las regiones y localidades, la importancia de los rubros exportables, el sentamiento de los actores comerciales más notorios y la jerarquía de los puertos en la dinámica de exportación e importación de los productos comerciales-culturales.

Los ocho ejes pueden ubicarse a partir de la concepción geográfica de la época y una perspectiva geohistórica que involucra los cambios que sufriera el territorio nacional entre 1864 y 1914. Sin embargo, para una explicación más sobria de la realidad político-territorial del país desde la perspectiva de los estudios histórico-culturales, se ha considerado situarlas en el mapa de 1891 publicado por el *Boletín de la Riqueza Pública de los EE. UU. de Venezuela*, tomándolo como un punto intermedio. En esta cartografía es posible situar fronteras, límites internos, estados, territorios, islas, secciones y ciudades, lo

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

que permite tener clara conciencia de las espacialidades a las que nos referimos en cada uno de los ítems (Figura 69).

En cuanto a los aspectos a considerar para valorar e identificar cada eje de desplazamiento se encuentran:

1. Dinámica exportación-importación.
2. Vitalidad de los puertos y las aduanas como epicentros legales del comercio agroexportador confrontados con el comercio ilícito.
3. Uso de rutas comerciales (terrestres, fluviales, lacustres y marítimas).
4. Presencia de casas comerciales en puntos potenciales y estratégicos del país.
5. Afirmación de la existencia de enclaves económicos en ambos extremos de la cadena comercial: unidades de producción - centros de manufactura.
6. Utilización de medios de trasporte heterogéneos.
7. Movimiento de rubros y mercancías como productos comerciales-culturales.
8. Impacto sociocultural del comercio en los ámbitos urbano y rural.
9. Evidencias de *vínculos culturales microhistóricos* en torno a la dinámica comercial agroexportadora.
10. Presencia de actores (sujetos humanos) en cada uno de los eslabones de la cadena comercial y en la acción efectiva del viaje.

www.bdigital.ula.ve

Por último, el orden de exposición de las diferentes tipologías en este estudio responderá a tres criterios propios del enfoque crítico de la investigación: 1. Amplitud del ámbito geocultural; 2. Perspectiva periferia-centro; y 3. Ejemplificación de la experiencia andina como escenario histórico-cultural donde convergen unidades de producción heterogéneas. Asimismo, para este último punto se considera la producción de rubros comerciales de importancia internacional como el café con salida al Caribe, vías de comunicación que conectaban por tierra mercados internacionales al norte de Colombia (exterior), diversidad en el uso de los medios de transporte, vinculación directa con un puerto de interés extranjero (Maracaibo); conexión con el comercio internacional, desarrollo de mercados internos, intercambio permanente de productos comerciales-culturales, presencia y desarrollo de casas comerciales nacionales e internacionales,

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

circulación constante de viajeros-comerciantes, realidad sociocultural rica en manifestaciones que suman un pasado indígena, colonial e independentista. Inclusive, se analiza como espacio receptáculo de desplazados (Guerra Federal) y emigrantes (agentes comerciales), así como punto de desarrollo cultural en el país asociado a la producción intelectual (Universidad de Los Andes).

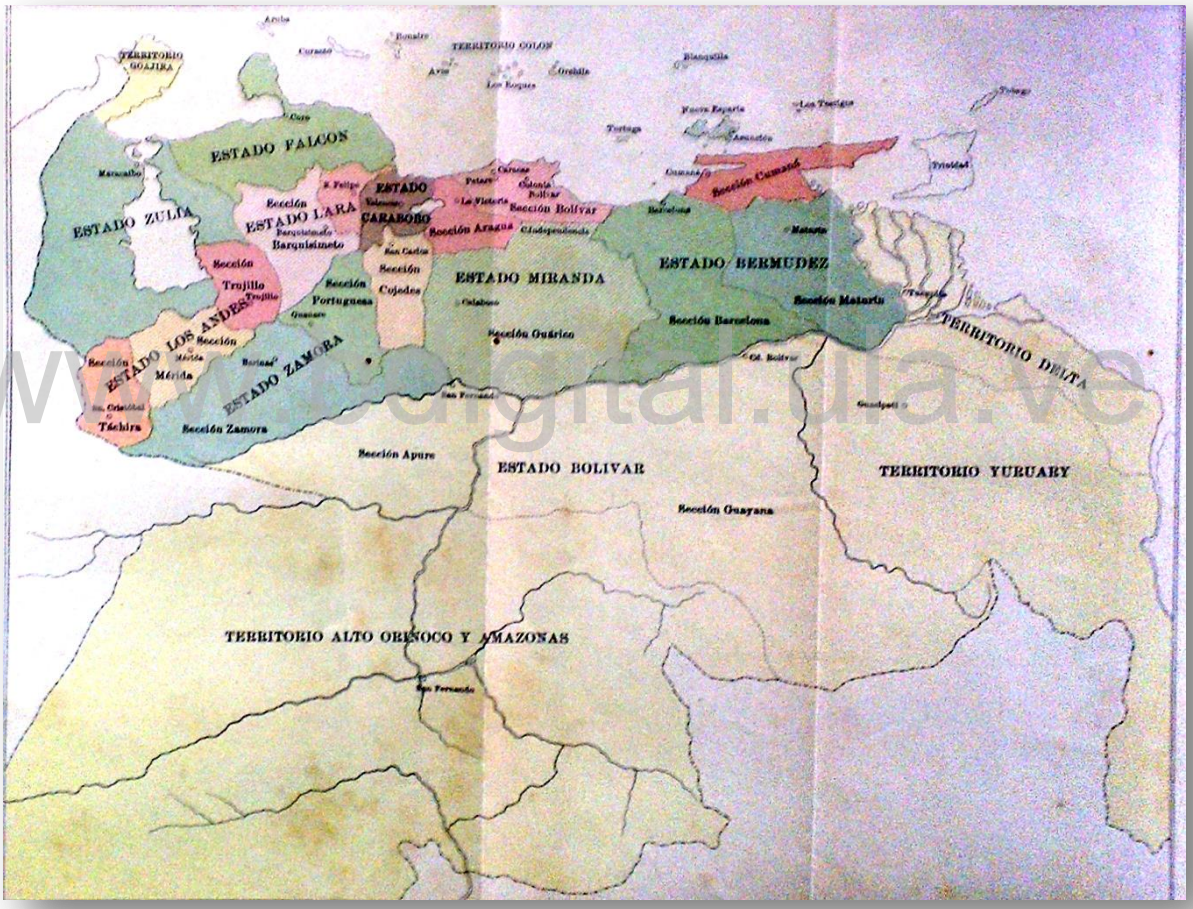


Figura 69. Mapa de los Estados Unidos de Venezuela 1891

Fuente: Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, octubre de 1891, Año 1, Tomo I, N° 16.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3.1. Viajes por el Orinoco: la experiencia de los hanseáticos

> *A diario se olfateaba en la oficina de mi padre el tabaco de Barinas y de Maturín, y muchas veces también llegaban amigos de Hamburgo, quienes habían estado con mi padre en Suramérica, por su parte el conocido Amargo de Angostura despertaba a través de su aroma los más variados sueños sobre las maravillas de las Indias Occidentales. Así se dio que un buen día mi padre no tuvo dificultad alguna para motivarme a buscar nuevos horizontes como comerciante.*
>
> Heinrich Carl Franzius,1882.

En el contexto de los viajes del siglo XIX por América, se destacaban dos miradas: la de los extranjeros que llegaban buscando "las maravillas" del continente y la de los americanos que salían buscando los portentos del viejo mundo. Ambos eran atisbos entrecruzados que nutrían los testimonios prodigiosos de una realidad mediada por la cultura, correspondientes a una época particular cuyo origen se encontraba en las herencias coloniales.[516] Por tal motivo, al estudiar los viajes comerciales en la Venezuela agroexportadora entre 1864 y 1914, se hace ineludible hacer notar lo que significaba América tanto para los negociantes americanos como para los comerciantes extranjeros, ya que en las miradas de uno y otro se enmarcaban maneras de comprender y asumir tanto la realidad interna del territorio venezolano como del mundo allende los mares.

www.bdigital.ula.ve

La América representada en la cartografía europea "al Oeste", había nacido de las conjunciones imaginarias y los relatos de los navegantes que desde su óptica iban dando forma a un hemisferio delineado por la inventiva y la imaginación,[517] formas de representación cartográfica que desde el siglo XVI parecían bordar los contornos del mundo con un afán "descubridor" propio de la cultura europea. En el marco de la

[516] Al respecto véase: Vladimir Acosta. *El continente prodigioso. Mitos e imaginario medieval en la Conquista* americana. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana, 2012.

[517] Consultase la obra: Edmundo O' Gorman. *La invención de América*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1995.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

cosmografía que conceptualizó a América a partir de 1507, cada mapa intentaba mostrar una realidad superpuesta que respondía a los referentes europeos dominantes.[518]

Lo relatado y registrado por los viajeros que visitaron los territorios americanos entre 1799 y 1914, conformaba un cúmulo de testimonios que daban cuenta de lo mal que se conocían los territorios en su hondonada y lo incomprensible que aun resultaba su gente; América seguía siendo un enigma. Durante el periodo estudiado (1864-1914), el interior del territorio suramericano seguía cargado de recitaciones sobre lo asombroso y lo exuberante, a lo que se sumaban nuevos elementos que alimentaban los relatos transatlánticos, reavivando componentes descriptivos que incluían el resultado de los procesos emancipatorios, sostenidos sobre la base de las noticias recogidas y enviadas al centro económico y comercial del mundo por los viajeros que, después de Humboldt con sus obras clásicas y sus motivaciones epistolarias,[519] registraron con gran interés para sus países la potencialidad de las regiones que lograron visitar.[520]

Como lo ha expuesto Sandra Eebok, desde el proceso de "descubrimiento" se distinguen dos formas de interés por el continente: el de la *colonialización* con el deseo de influir en este proceso y extraer ventajas, es decir, una motivación sobre todo económica o política, y el interés general o científico, provocado por la curiosidad ante los acontecimientos y el conocimiento.[521] En tal sentido, la expresión de Paul Preuss citada por la mencionada autora resulta bastante sugerente:

> Para una utilización más ventajosa del tiempo y dinero para el aprendizaje, que no puede evitar ninguna economía colonial joven, el Comité de Economía Colonial conjuntamente con el Departamento Colonial del Ministerio Exterior ha promocionado viajes de estudio para los expertos más nombrados de nuestras colonias dirigidas a los culturalmente muy desarrollados países tropicales de América y la India.[522]

[518] Marcelo Leonardo Levinas & Silvina Paula Vidal. "La cosmografía de Waldseemüller, la conceptualización de ´América´ y su relación con el copernicanismo". *Scientiae Studia*, Vol. 14, N° 2, São Paulo, 2016, pp. 281-331.

[519] Alejandro de Humboldt. *Cartas Americanas*. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho, 1989.

[520] Tómese por caso al viajero Ludwig Friederichsen Wilhelm Sievers y su obra *Venezuela.* Hamburg: L. Friederichsen & Co., 1888.

[521] Sandra Rebok. "La constitución de la investigación antropológica alemana sobre América Latina a finales del siglo XIX". *Revista de Indias*, Vol. LXII, N° 224, España, 2002, p. 196

[522] Paul Preuss. *Expedition nach Central & Süd-Amerika*. Berlin: Verlag des Kolonialwirtschaftlichen Komitees, 1901; citado por Sandra Rebok. "La constitución de la investigación antropológica alemana p. 198.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Si se considera el cúmulo de testimonios de viajeros ubicados, registrados y examinados en la historiografía venezolana, la mirada sobre el territorio se muestra prismática, por lo que al resaltar de manera particular y a modo de ejemplo el aporte testimonial y descriptivo de un viajero comercial, destaca de inmediato el hanseático,[523] gran conocedor de los circuitos económicos de la época. Un caso particular de esta tipología de viajeros lo podemos observar en la figura de Heinrich Carl Franzius (1865-1940), de quien es posible obtener una concepción geocultural de lo americano con un manifiesto interés económico, propio del último tercio del siglo XIX; la cual contrastaba con los de los naturalistas y expedicionarios que buscaban la fortuna del conocimiento. De este autor destacamos tres características primordiales:

1. Conoció la realidad Suramericana por veinte años (1882-1902), especialmente la de Trinidad, Venezuela y Colombia.

2. Perteneció a una familia de comerciantes de Hamburgo con experiencia en el embarque y desembarque de mercancías, así como en la compra y venta de productos entre América y Europa.

3. Recorrió las entrañas del continente gracias al intercambio de mercaderías, recogiendo impresiones sobre la vida de los pueblos americanos y el ámbito natural; dejando testimonios de sus percepciones como viajero y comerciante hanseático.

Si bien las vivencias de Heinrich C. Franzius no pueden tomarse como episodios concluyentes para identificar en su totalidad la realidad de un viaje para la época, su testimonio recoge elementos que permiten la aproximación a una escala más aguda de cómo se experimentaba esta dinámica, tanto a nivel macro como micro-histórico, ya que fue protagonista de hechos dignos de ser referenciados. Además, porque el mencionado viajero escribió con la intención de que los jóvenes comerciantes alemanes reconocieran el

[523] El término "Hanseático" se refiere a quienes venían de la Confederación de ciudades de las costas nórdicas europeas creada para la seguridad y fomento de su comercio.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

esfuerzo de aquellos hombres que superaron obstáculos geográficos y culturales propios del emigrante que buscaba en América su destino.

Franzius tiene la particularidad de ser, además de viajero, un hombre que respiró el ambiente comercial desde su casa, con la capacidad de contar su arribo y llegada al territorio americano desde una remembranza analítica, desde una subjetividad narrativa que expone sus impresiones. Es decir, desde un periodo posterior a su estadía en Venezuela, dándole un significado menos presentista y ardoroso al relato, ampliando el significado del desplazamiento a partir de evidencias que comulgan con su pasado vital; tal y como queda expresado en el epígrafe de este apartado.

Esta forma de presentar sus ideas, permite aprovechar el testimonio vivencial y la propia interpretación del hecho por el protagonista, mediado por la distancia y la madurez intelectual, lo que admite reconocer un ángulo distinto de este tipo de viajero frente a sus homólogos. Ciertamente, no es nuestra intención censurar o exaltar el testimonio de Franzius a partir de su interés personal: "despertar la iniciativa a favor del comercio de ultramar, a favor del trabajo en el exterior y en las colonias a fin de llevar el viejo espíritu hanseático a todo el mundo"[524] —lo que sería materia de otro estudio más enfocado a los intereses extranjeros y sus concepciones civilizatorias— sino subrayar un ángulo testimonial que entra en contraste con otros ángulos testificales equivalentes.

www.bdigital.ula.ve

Con Franzius se puede examinar el escenario marítimo como una experiencia trasformadora, la importancia de Trinidad y las Antillas en la ruta para América del Sur, la importancia del comercio fluvial con Ciudad Bolívar y la actividad aurífera en la zona. En suma, representa una experiencia que pone en diálogo otros testimonios de viajes que dan cuenta de la importancia comercial del Orinoco para el país,[525] desde su entrada por el Atlántico hasta San Fernando de Atabapo y más allá. Asimismo, da cuenta de cómo se va gestando todo un escenario político, económico, social y cultural que entrelazaba ideas, imaginarios, discursos y prácticas alrededor de una acción humana común, pero que cobra

[524] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 103

[525] Para una percepción más amplia de la historiografía sobre el Orinoco véase: Alberto J. Rodríguez y Francisco Escamilla. "El Orinoco: 500 Años de Historia". *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Nº 110, Barcelona (España), 1998.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

una dimensión particular, dependiendo del tiempo y el espacio donde se suscita *el viaje* (Figura70).



www.bdigital.ula.ve

Figura 70. Puerto Blohm en Ciudad Bolívar, 1899, colección Henrik Blohm.
Fuente: Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 93.

3.1.1 El escenario marítimo: una experiencia trasformadora perceptible

Los intercambios culturales asociados al viaje decimonónico comenzaban en los puertos, donde se hacían presentes personas y objetos, así como animales y tecnología naviera que se aplicaba para dispersarse en una infinidad de territorios a la distancia, el puerto era en sí mismo una estampa que asomaba la idea de lo amplio que podía llegar a ser el mundo. De esta manera, los barcos y las rutas en su conjunto se convertían en espacios "flotantes" que unían territorios distantes, al tiempo que alentaba el encuentro, la socialización y la búsqueda de conocimiento. Inclusive, eran asumidos en ocasiones como instrumentos terapéuticos, por lo que algunas personas enfermas llegaban al puerto con la

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

intención de embarcarse con el fin de que el trayecto les permitiera, entre otros padecimientos, ayudarle a curar sus pulmones en el mar.

En la medida en que el barco se desplazaba y hacía escalas, subían y bajaban viajeros con distintos destinos e intereses. La travesía incorporaba una experiencia directa con el orbe, tanto a nivel natural como humano, ya fuera por los contornos de la costa o los animales que salían al encuentro de las embarcaciones en movimiento. Desplazarse era una práctica trasformadora que llegaba a ser en algunos casos ontológica. El viaje se convertía gradualmente en una experiencia perceptible, tanto en el cambio del paisaje y el clima, como en la ruptura paradigmática de la realidad subjetiva de cada viajante.

En cada andanza la nave recreaba un pequeño universo que se agitaba cargado de situaciones. Es decir, una embarcación creaba progresivamente un contexto dinámico que abrigaba un mosaico de culturas, ya fuera gracias a la presencia de los pasajeros o por el origen de la propia tripulación. Al mismo tiempo, servía de plataforma para apreciar los perímetros y espectáculos de un mundo en constante movimiento. Los propios oficiales y marineros eran expresión viviente de estos matices.

www.bdigital.ula.ve

Las naves eran anunciadas en la prensa con sus características oficiales una vez atracaban, aludiendo a la pericia de su capitán y sus conocimientos navales, a su pericia náutica y su oficio como "hombre de mar". Por otro lado, las largas travesías iban acompañadas de historias contadas bajo la jerga de la marinería, cuentos y coros que se confundían con el escenario oceánico dentro de una realidad efímera que alternaba hechos con quimeras. Formas de existir que se manifestaban ya fuera bajo la luz del día o la oscuridad de la noche, teniendo el cielo como reflector de su cotidianidad y el horizonte como el piélago que las sustentaba. Todo ello enmarcaba construcciones imaginarias que daban al desplazamiento visos de una vida que trascurría de un lugar a otro en un meneo siempre amenazado por las vicisitudes y la incertidumbre.

Al movimiento de los barcos se sumaban los giros del orbe, el día aclaraba para el trabajo y la noche para las fábulas en la popa y las supersticiones marineras. Lo nocturno se convertía muchas veces en el telón de fondo para despertar el talento del tripulante que rompía el silencio con las canciones del mar, haciendo estremecer el alma del peregrino.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Ya fuera bajo la estrella del Norte o la Cruz del Sur, la travesía motivaba la fraternidad en el barco en contraposición con el caos de la tierra; la suerte del barco era la suerte de todos. Un viaje transoceánico acercaba a los pasajeros a las tormentas, a la ausencia de viento y a la alegría del avistamiento terrestre. De hecho, las canciones reflejaban modos de interiorizar el viaje; mostraban una forma de sentirse parte de una experiencia renovable bajo los signos de la providencia. Como indicaba una canción de entonces:

Soy el postillón de Sleving
Me conocen por viajar de un país a otro
Así que viajamos todo el tiempo como gente muy alegre,
Y quien nos quiere acompañar, siempre se divierte.
Sal de la puerta, parto para la estación de correo
Y toco alegremente la corneta.[526]

El Atlántico se convirtió desde los viajes colombinos (siglos XV-XVI) en la ruta naviera y mercante más importante para Europa.[527] Era el escenario oceánico que permitía acercar a los viajeros europeos, y de otras latitudes, al hemisferio occidental y en gran medida al Trópico.[528] Las rutas abiertas al continente imprimieron nuevos matices a la navegación transoceánica, atribuyéndole muchas veces una perspectiva "maravillosa" a la realidad, de la cual darán viva cuenta los escritores del *boom literario* latinoamericano en el siglo XX, pero que ya en el relato viajero encerraba mucho de su esencia, agrupando lo que habían recogido los navegantes, exploradores, comerciantes y aventureros de aquellos años, sobre todo del diecinueve, cuando los intereses naturalistas se hicieron más vehementes. Como escribió el viajero hanseático:

> … a mí me sucedió como a la abuela a quien un grumete recién regresado de su primer viaje por mar le contaba los milagros del Trópico. Había visto seres humanos con dos cabezas en África; en Brasil, monos jugando boliche con unos cocos, pero cuando el muchacho se refirió a los peces voladores recibió un fuerte bofetón de la abuela, quien con acento del norte de

[526] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 13.
[527] Luigi Avonto. *Mirando al Otro. América en la literatura de viajes de los italianos (Siglos XV-XVI).* Montevideo: Universidad de la República. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1995.
[528] Oscar Alvares Gila, Alberto Angulo Morales y Alejandro Cardozo Uzcátegui (Drs.). *El Carrusel Atlántico. Memorias y sensibilidades (1500-1950).* Caracas: Editorial Nuevos Aires, Universidad del País Vasco, 2014.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Alemania, le dijo: te voy a creer todo lo que cuentas, pero eso de que los peces vuelan, esa mentira se las puedes contar a otros.[529]

Por otra parte, el clima marcaba el tiempo de la travesía, por lo que la duración de un viaje era relativa y dependía siempre de las condiciones ambientales. El tiempo compartido se languidecía, sobre todo si se trataba de un barco a vela. Los viajes marítimos estaban sujetos a los cambios bruscos del tiempo meteorológico, a los oleajes traicioneros y a la precariedad de la profundidad, las ráfagas de viento podían embestir con violencia a una embarcación ocasionándole daños irreparables, inclusive había noticias constantes de naufragios con pérdidas materiales y humanas por todo el mundo. A la costa llegaban siempre rumores de barcos que naufragaban en todo el Caribe, incluso cerca de los litorales, pereciendo muchos de los integrantes de una tripulación. Además, una tempestad en pleno mar podía hacer que la tripulación tuviera serios accidentes, así como que los barcos se hundieran y se perdiera toda la carga, generando cuantiosas pérdidas materiales y vidas humanas.

www.bdigital.ula.ve

El escenario marítimo daba una experiencia trasformadora para todo aquel que emprendía un desplazamiento intercontinental. Pero era solo la primera parte, luego venía la aventura en tierra, un mundo desconocido, hibrido culturalmente y receptáculo de formas de vida que retaban la lógica del viajante europeo. La historiografía ha dejado en gran medida estos detalles a los relatos de aventura y al cine, pero la cotidianidad de una travesía por tierra era parte esencial del siglo XIX, ya que suponía la trasmutación de muchas cosas; con los viajes se movían distintas concepciones de la realidad y por ende de la vida.[530] Por mar y tierra se intercambiaban conocimientos, se modelaban costumbres y se trasmitían historias que narraban la locura del hombre al querer dominar a la Naturaleza. Como escribió Diego Rojas acerca de Ciudad Bolívar:

> En aquella ciudad de "puertas abiertas", cuya posición privilegiada la convertía en sitio idóneo para el comercio nacional e internacional, hacían escala los bienes y las ideas del mundo. Puerto fluvial del siglo XIX, Ciudad Bolívar, antigua Angostura, se erigía entonces en medio de una "larga revolución", para utilizar el término creado por Raymond Williams (2003), queriendo expresar con ello la influencia ejercida por las

529 Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 13.
530 Briceño Iragorry, Mario. *Mensaje sin destino. Alegría de la tierra*. Caracas: El perro y la rana., 2007.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> lentas transformaciones políticas, económicas y sobre todo culturales, como la educación, la prensa y los medios de comunicación y transporte, provenientes de otras tierras y que posibilitaron el desarrollo social.[531]

A Venezuela se llegaba desde el viejo mundo por mar, espacio del primer encuentro con el país vivo, pero en tierra germinaba el país que intentaba vigorizarse y situarse entre las naciones americanas en el marco de la modernidad.

3.1.2 Trinidad y las Antillas: la ruta para el interior de la América del Sur

Las Antillas constituían un punto de contacto fundamental para afirmar los viajes hacia América del Sur. Para alguien proveniente del viejo continente, Trinidad era una estampa en la lejanía de la ruta, pero también un puerto seguro. La visión tropical, nimia para los naturales, cobraba una imagen isleña que estimulaba los sentidos del extranjero. Como refiere Franzius: "El color verde de las montañas, cubiertas de magníficos árboles cocoteros, me brindaba una vista tan maravillosa como lo había imaginado en mis fantasías".[532] El viajero se descubría inmerso en un mundo que ponía a prueba su subjetividad y lo obligaba a hacer interpretaciones a partir de sus propios referentes culturales, intentando nombrar la realidad con sus recursos lexicográficos, en una búsqueda por hallar similitudes en aquellos elementos prolijos para el residente pero indeterminado para la lengua extranjera, y donde todo se renovaba y parecía violar las meditaciones occidentales. Como lo comenta el joven viajero: "Nos trasladamos a tierra: un mundo nuevo".[533]

Suramérica se mostraba así como una tierra con un cielo sin nubes, azul y caluroso desde la mañana, al tiempo que receptáculo de gente de muchas latitudes. Trinidad parecía tener tantos hindúes como criollos, dándole a la Isla una estética más asiática que suramericana. Otro elemento importante para el viajero del siglo XIX que llegaba a esta parte del hemisferio, además de encontrase con los enclaves sincréticos y un amplio espectro cultural, era precisamente la percepción de colores, sabores, olores, sonidos y

[531] Diego Rojas Ajmad. "Revista *Horizontes*: prensa y sociedad en la Guayana del siglo XIX". *Espéculo. Revista de estudios literarios*, N° 46, Madrid, 2010.
[532] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 15.
[533] *Ídem*.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

texturas desconocidos y diferentes, lo que convertía una casa, plaza o mercado en una sinfonía de percepciones y sensibilidades.[534]

Cabe destacar que para el viajante que llegaba a Suramérica por motivos naturalistas, pictóricos o científicos, el continente proveía múltiples formas de expresión de conocimiento nuevo, mientras que para aquellos interesados en su potencial agroproductivo y mineralógico, este territorio constituía posibilidades de lucro que privaban por sobre todo acto contemplativo. Asimismo, para quienes tenían intereses comerciales, Suramérica representaba un espacio cuyas ventajas naturales captaban la atención de los inversionistas, era una vasta región plena en recursos de extracción y abierta a la llegada de manufacturas transoceánicas.

En términos geoculturales, Trinidad no solo era una puerta de entrada a Suramérica por el Oeste (desde la mirada europea), sino una isla con características pluriculturales. Esta se asumía como una ventana a la historia de la comercialización de productos, bienes que no solo eran objetos de consumo, sino que tenían intrínsecamente el componente cultural que le daba su propio contexto, sumado al que le atribuían los propios extranjeros. Como lo describió Franzius en su obra: "un vaso de limonada y un cambur, delicias que yo ignoraba y que me parecieron maravillosas".[535] En este sentido, un mercado no solo mostraba productos de consumo sino una estampa de todo aquello que podía comprarse o venderse, los cuales podían incorporase a la vida cotidiana de propios y extraños. El ejemplo más preclaro de esta realidad comercial, se puede apreciar en los comentarios que hace el mencionado viajero hanseático de un mercado en la isla:

> En el mercado se veía una gran cantidad de frutas desconocidas para mi, naranjas, cambures de diez diferentes clases y de las cuales en Bremen no se conocía ni una sola; mangos, nísperos, manzanas de oro, maníes, aguacates, los grandes plátanos para cocinar, etc.[536]

En este contexto, la relación comercial entre Trinidad y Ciudad Bolívar se hacía valer a los ojos del viajero, era un ejercicio constante que contrastaba las localidades a partir del

534 Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela.* Caracas: Fundación Polar, 2007.
535 Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 15.
536 *Ídem.*

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

contacto fluvial por el Delta, lo que les permitía recibir productos y cartas, así como mantener comunicación y concordancia de forma constante. El comercio por el Orinoco se fue consolidando en el tiempo debido a las ventajas naturales del río, lo que ofrecía una revaloración de la morfología fluvial, sobre todo para los amplios territorios de Guayana y Amazonas. Como lo señaló David Robinson:

> Durante los mediados del siglo XIX el comercio en el Orinoco se desarrolló considerablemente. Este fue extendido y diversificado por cambios en los tipos de productos exportados e importados, por el arribo del nuevo personal para reemplazar las salidas desde Angostura y por la reorientación gradual de mercados extranjeros juntos los cambios en las fuentes de productos de la región.[537]

Barcos como el "Breme" llegaban con carga complementaria al puerto. Franzius, como empleado de la firma J.N. Harriman & Co., pudo apreciar la llegada de estas cargas al muelle: "1000 cajas de papas, que en parte y debido al largo viaje se pudrieron y tenían que ser seleccionadas en la trastienda".[538]

www.bdigital.ula.ve

La relación con Ciudad Bolívar era palmaria, de hecho ya los comerciantes hanseáticos habían establecido un marco de referencias en la región desde hacía varios años y eran conocidos tanto en Trinidad como en el interior de Venezuela (Figura 71). En la aduana de Trinidad se recibían los cargamentos camino para las regiones venezolanas más próximas, esto era posible gracias a que había barcos fluviales disponibles para esos menesteres. Además, los comerciantes apostados en Trinidad trasbordaban maquinaria para su extracción, por lo que la dinámica comercial de estas regiones se complementaba de manera exitosa.

[537] David J. Robinson. "Evolución en el Comercio del Orinoco a Mediados del Siglo XIX". *Revista Geográfica*, N° 72, México, 1970, p. 13.

[538] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

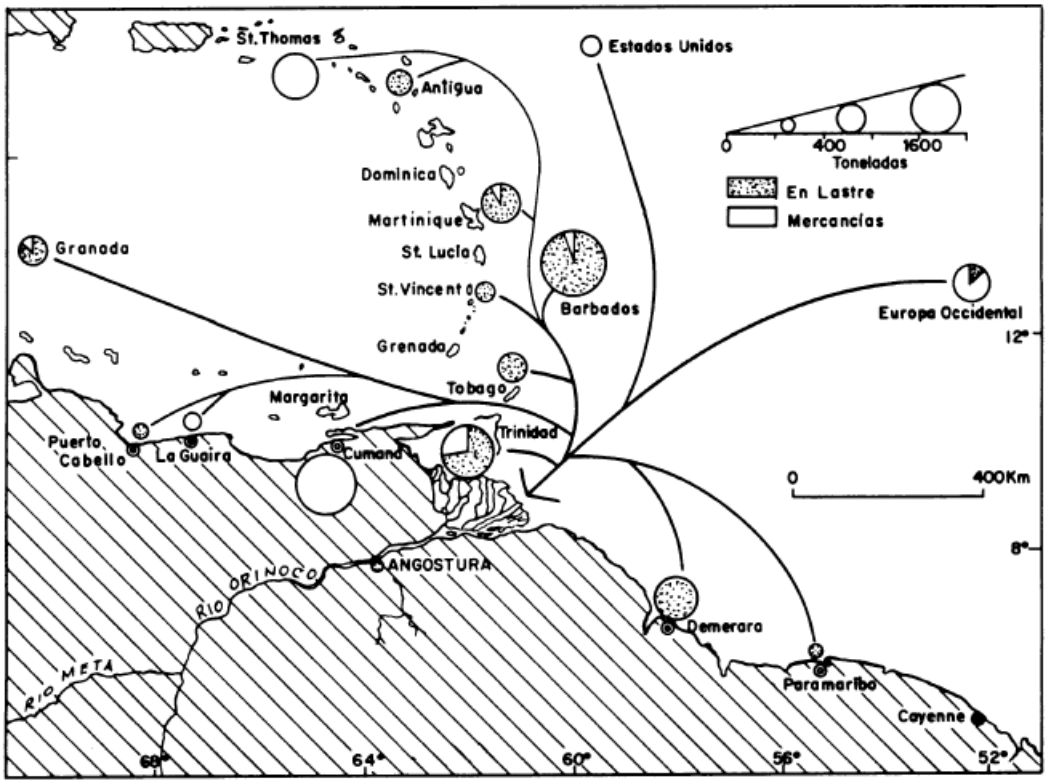


Figura 71.
Origen de entradas de barcos en lastre y cargas de mercancías en Angostura, 1840-41
Fuente: David J. Robinson. "Evolución en el Comercio del Orinoco a Mediados del Siglo XIX"… p. 24

www.bdigital.ula.ve

La dinámica comercial en Trinidad y su relación con Ciudad Bolívar, vinculó a la isla con productos como azúcar, melaza y cacao, considerados como cargamentos con destino a Londres. Asimismo, en Trinidad se administraban los embarques del Amargo de Angostura, producto con gran aceptación en Europa. Además, en la isla se llegaron a conocer las ventajas de otros productos como el cacao, cocos, azúcar y hasta de los embarques de asfalto que se despachaban para Bremen.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 72. Comerciantes Hanseáticos en Ciudad Bolívar, 1863.
Fuente: Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 97.

www.bdigital.ula.ve

Otros artículos que circulaban por esta ruta comercial eran el tabaco de Maturín, el cacao de Güiria y la nuez moscada de la propia isla. Por su parte, a este puerto llegaban los vapores de Liverpool pertenecientes a la línea Harrison "que siempre traían mercancías para Trinidad y Ciudad Bolívar".[539] A ello se sumaba la cerveza alemana y las consignaciones de Inglaterra. Por ende, no es de extrañarse que en medio de esta dinámica comercial, a la isla arribaran comerciantes de regiones tan distantes como Frankfort o Baviera, quienes influyeron en las formas de hacer negocios, en la vida cotidiana y hasta en la gastronomía de la época, tal y como ocurría con otros enclaves como Saint Thomas. Como escribe Rafael Cartay:

> Pero otras influencias gastronómicas son más difíciles de identificar, tal como ocurrió con los intercambios comerciales que nuestro país tuvo desde la segunda mitad del siglo XIX con la isla danesa, también caribeña, de Saint Thomas. Entonces, hubo un intenso comercio entre el norte de Venezuela y el norte de Europa. Pero ese intercambio no se hacía directamente: tenía su origen en las ciudades hanseáticas y Dinamarca, y hacía escala en Saint Thomas, donde las empresas europeas tenían sucursales y depósitos. Y desde allí las mercancías europeas, danesas e

[539] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 17.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> inglesas, llegaban a Venezuela. Luego, desde finales del siglo XIX, el comercio inglés comenzó a pasar progresivamente a manos alemanas. Los alemanes continuaron el comercio con Venezuela utilizando a Saint Thomas como puerto de escala, pero ahora las mercancías salían desde los puertos de Hamburgo y Altona. Por esta ruta vinieron diversos productos europeos a Venezuela, como la mantequilla danesa, para mencionar solamente uno, y se introdujo un importante saber culinario, gracias a la inmigración de mujeres de la isla que se desempeñaron en nuestro país como cocineras de la aristocracia extranjera y criolla caraqueña. [540]

Además, hay que señalar que el sur de Venezuela era bastante conocido en Trinidad a nivel económico debido a que existían minas auríferas en el Yuruary, las cuales tenían una proyección importante para la época. Como lo ha señalado José Murguey: "…al lado de la condición de país exportador, la exportación del oro constituía uno de los rubros que mayores ingresos por este concepto.[541] Así lo reseñaban las publicaciones periódicas a principios del siglo XX: "las selvas seculares se entretejen como arcos de triunfo, el oro codiciado se cría en las entradas de la tierra guayanesa".[542]

3.1.3. Actividad aurífera, comercialización del Balatá y otros productos

www.bdigital.ula.ve

En relación con la actividad aurífera, es difícil desvincular el viaje por el Orinoco del mito sobre el oro, el cual aparece rodeado de toda la mística y el simbolismo del "Hombre Dorado", el cual durante la segunda mitad del siglo XIX aun identificaba a los grandes yacimientos auríferos distinguidos por los españoles en las primeras islas y la "Tierra Firme".**[543]** El mito del Dorado es una viva expresión de lo que significa la búsqueda de la riqueza en Occidente, de la valoración de los recursos naturales y sobre la ventaja que da la explotación de minas. Resulta significativo pensar en el territorio Yuruary al señalar la presencia de oro en Guayana, lo que hizo que a mediados del siglo XIX comenzara la explotación de toda esa área, apareciendo distintas minas en la zona: "El choco", "El callao" y la "Nueva Presidencia", así como negocios dotados de toda clase de acciones:

---

[540] Rafael Cartay. "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario venezolano en el Siglo XX". *Agroalimentaria*, Vol. 10, N° 20, Mérida (Venezuela), 2005, p. 44.

[541] José Murguey Gutiérrez. "Hacia una historia de los yacimientos auríferos en Guayana… p. 219.

[542] "Paisaje del Yuaruari". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVI, Nº 364 (Caracas, 15 de febrero de 1907), p. 144.

[543] Mariano Picón Salas. *Odisea de Tierra Firme (Relatos de Venezuela).* Mérida (Venezuela): Fondo Editoral Solar, Dirección de Cultura del Estado Mérida, 1995.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> …contra esas remesas de oro, que circulaban en Londres, se le vendía a los comerciantes giros pagaderos en dicha ciudad, por la cual se simplificaban las remesas. Pero una vez sucedió que el agente sabía muy bien que su mina de oro estaba en bancarrota y a pesar de eso vendió sus giros al comercio logrando así preservar su reputación. Nadie cobró ni un solo centavo.[544]

Un efecto directo de esta dinámica minera era el afluente de gente con ansias del preciado mineral, lo que hizo que el oro tuviera un lugar dentro de los intereses comerciales nacionales y extranjeros (Figura 73). Como se puede apreciar en la imagen, la búsqueda de la riqueza aurífera incluía desplazarse por extensas en intrincadas zonas a lomo de un animal herrado o caminando, lo que hacía que las faenas viajeras se mostraran adversas considerando las condiciones naturales y las formas de comunicación de la región. Los desplazamientos por estas zonas para la comercialización del oro, incluían tributar a la Naturaleza energía y esfuerzo, así como dinero y costos de inversión si se deseaba encontrar verdaderamente un medio de vida basado en el precioso mineral, o vivir de una mina.

www.bdigital.ula.ve

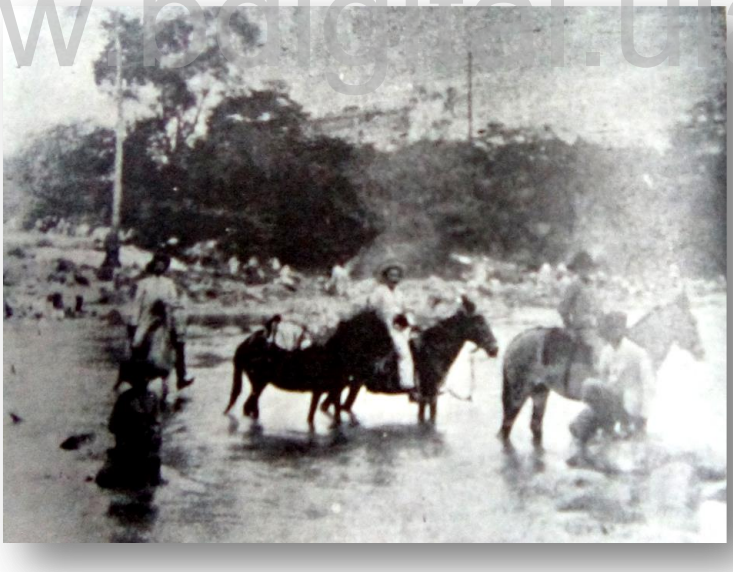


Figura 73. "Río Yuaruary: vado en verano para entrar al Callao".
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, Año XVI, N º 371 (Caracas, 1 de junio de 1907), p. 336.
(Foto de J. Fajardo Alcalá)

[544] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 23.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Como se puede inferir por las noticias de la época, el interés por el oro del Yuruari no fue individual y desorganizado, hubo presencia de inversionistas interesados en este negocio, al menos mientras duró su periodo más productivo. Para 1891, en el *Boletín de la Riqueza Pública*, se incluían varios nombres de Compañías que extraían oro en las minas de Guayana, dando a entender que tanto el capital extranjero como los interses nacionales se encontraban en el mismo escenario debido al excitante negocio aurífero (Cuadro 3).

Cuadro 3. Listas de Compañías que producen oro en las minas de Guayana para 1891
Compañía El Callao 1871-1891
Compañía Mocupra y New York
Compañía New Chile 1855-1891
Compañía Venezolana Austin
Compañía Callao Bis
Compañía Potosí
Compañía New Potosí
Compañía Cararal ó Cartago ó Tigre
Compañía Alianza de Cicapra
Compañía Chocó
Compañía Victoria
Compañía Panamá

Fuente: Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, septiembre 19 de 1891, Año I, N° 10, Tomo I.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Igualmente, al cierre del siglo XIX, el *balatá* empezó a convertirse en un producto con demanda y salida, haciendo del mismo un rubro que generaba ingresos económicos que empezaban a aparecer en las listas de productos de la región. En el siglo XX la exportación de este producto fue bastante conocida y alcanzó un notorio interés. Se veía el balatá como "una de las mayores riquezas de nuestro país".[545] Para las regiones ribereñas del Orinoco "…su beneficio y exportación es copiosa fuente de riquezas".[546] Para 1908 en Upata, se podía apreciar los establecimientos de José L. Paredes y Clemente Lioni, donde se veía "expedir considerable cargamento del rico producto"[547]. En los testimonios gráficos se pueden aun divisar aspectos socioeconómicos propios de la localidad, la cual tenía una proyección internacional nada desdeñable para la región (Imágenes 6 y 7). A la par, era posible situar los requerimientos de los circuitos asociados a la explotación del rubro, así como mano de obra, acopio, comercialización, trasporte de la mercancía, costo, embarque y beneficios.

www.bdigital.ula.ve



Figura 74. Exportación de Balatá: Establecimiento del señor José L. Paredes - Upata. Guayana.
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, Año XVII, Nº387 (Caracas, 1 de febrero de 1908), p. 99.
(Foto Solórzano Gómez)

[545] "Exportación de balatá". *El Cojo Ilustrado*. Año XVII. Nº387. Caracas, 1 de febrero de 1908, p. 104.
[546] *Ídem*
[547] *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El Balatá del Alto Orinoco y el Amazonas era de excelente calidad, como lo probaba el paulatino crecimiento de sus exportaciones, según consta en los datos publicados en el Boletín de la Riqueza Pública a comienzos de la última década del siglo XIX.[548] Del mismo modo, la existencia de otros productos era también conocido y encontraba una aplicación útil: plantas y materiales textiles, algodón, cocuiza, cocuy, gamelote, la jipijapa, el lino y la majagüa, también tenían un mercado al cual asirse. A lo que se sumaban los productos animales, lanas, pieles, cerdas, plumas, grasas, cera y miel, etc.[549] Así lo expone el viajero Hanseático:

> De retorno a Ciudad Bolívar, me encomendaron la administración del depósito y la venta. Me gustó ese cambio de actividad, ya que un comerciante competente también debe ser un buen vendedor. Para mí era de importancia la recepción de la mercancía, los trámites aduanales, el embalaje, el proceso de carga y la venta a los clientes que venían del interior. Todo esto constituyó un buen entrenamiento para mis viajes posteriores a esas regiones, en el sentido de que esa experiencia me ayudó a ganar más clientes y a optimizar las cobranzas. Los largos viajes a esas zonas se hacían a caballo y aproveche la oportunidad para conocer a fondo la tierra y su gente.[550]

www.bdigital.ula.ve

Efectivamente, en esta parte del país hubo numerosas muestras de crecimiento económico, algunas prosperas y otras a una escala aún incipiente pero que entraban en el interés gubernamental al lado de experticias como la de la cría del gusano de seda, que ofrecía, según el criterio de la época "felices resultados", al punto que se pudo enviar a las exposiciones de Roma y Paris madejas de la mejor calidad preparados en el establecimiento de sericultura que el Gobierno sostenía en Caracas.[551] O en su defecto, el carey, las conchas preciosas y las crías de mar de la costa de la Sección Falcón, o de Nueva Esparta, donde se podían encontrar perlas de rica Naturaleza.[552]

Alrededor de estas dinámicas económicas, era claro que se hicieran presentes varias firmas reconocidas, algunas bajo la vigilancia de caballeros europeos como los de Hamburgo y Bremen, quienes alcanzaron celebridad en la región. Partiendo de estas

[548] Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, septiembre de 1891, Año I, N ° 11, Tomo I, p. 183.
[549] *Ídem*.
[550] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 27.
[551] *Ídem*.
[552] *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

noticias, los intereses económicos motivaron los viajes al interior del territorio guayanés, por lo que vale la pena reconocer en un contexto amplio las ventajas que traía la ganancia de la explotación de los recursos naturales en esta parte del país.



Figura 75. "Exportación de Balatá: Upata. Guayana-Establecimiento del señor Clemente Lioni"
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, Año XVII, Nº 387 (Caracas, 1 de febrero de 1908), p. 99.
(Foto Solórzano Gómez)
(Nótese el uso de carretas y animales para el trasporte en esta parte del país)

www.bdigital.ula.ve

Un aspecto cultural destacable de la vida de la gente de Ciudad Bolívar y que fue anotado por nuestro viajero fue el Carnaval. La relación entre los viajes y la dinámica comercial era constante por lo lucrativo que podía significar el comercio. Los rubros se relacionaban de múltiples maneras con lo social, ya que la prosperidad económica de algunos permitía dotar de festividad la vida. Las reuniones carnavalescas se hacían librando batallas con polvo de arroz entre damas y caballeros, un acto que invitaba al cortejo. Como escribió Franzius: "…en aquella época la cultura no había avanzado tanto como ahora y al acabarse las reservas de polvo de arroz, se usaba también harina de maíz o sencillamente arroz en grano, que se bombardeaba".[553] Muchas de estas batallas iban acompañadas de un baile nocturno en el edificio gubernamental, lo que daba la oportunidad de reunir a toda la sociedad que veía en la tierra y el comercio su sustento.

[553] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 31.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De manera alterna, los más osados podían encontrar negocios con otros productos de la región que se vendían en Europa. Las pieles de tigre también se podían preparar y embarcar, puesta en manifiesto público y ser llevadas a mercados europeos como Hamburgo o Viena, generándole ganancias al propietario. Durante todo un año se podían cerrar contratos de este tipo, solo se debía eludir con buena suerte la travesía de un barco, inclusive se podía ir más allá del territorio nacional en busca de mejores negocios. Tómese por caso el viaje desde Ciudad Bolívar hasta el río Meta, en donde se embarcaban osados comerciantes hasta Bogotá.

Esta ruta accedía a una comunicación más recurrente entre ambos territorios, siguiendo el acceso que proporcionaban los ríos del país y de Colombia. Además, desde Ciudad Bolívar se podían hacer varios recorridos al interior y al exterior de la República, ya fuera a Barcelona y Maturín, a Colombia por el Arauca, o Brasil por el Río Negro. Franzius hace referencia a un buque de una naviera francesa llamado "Libertad" que viajaba por estos predios hasta llegar a Orocué:

www.bdigital.ula.ve

> Casualmente mi amigo Guntermann había regresado de Orocué, él tampoco se había puesto de acuerdo su socio. Por sus buenas relaciones con los comerciantes, un prestamista me aconsejó unirme a él. Pronto nos pusimos de acuerdo y ambos esperamos por el retorno del barco "Libertad" que se encontraba en Rio Negro, un afluente del Amazonas que está conectado con el Orinoco a través del famoso brazo Casiquiare.[554]

El circuito comercial era amplio y quienes tenían conocimiento de sus ventajas podían reconocer las preeminencias y menoscabos del viaje partiendo de las ganancias que les dejaría la mercancía a exportar. Como lo escribe citado el autor:

> Una noche después de visitar la casa de mi amigo Grossmann, y cuando paseaba por la orilla del Orinoco, un venezolano me preguntó: "¿Ha oído Ud.? el barco "Libertad" se hundió con todo a bordo". Estaba en lo correcto y mi anticipo de 400 dólares por el viaje se había ido al diablo. Qué buen comienzo! Ahora estábamos sin barco. Resolví viajar de inmediato para San Fernando, Una ciudad a orillas del rio Apure, para alquilar una lancha o un gran bote. Llevé a cabo este plan a la semana siguiente. Contra el abono de 600 dólares el Señor F. Real me dio una linda lancha, "Rosa

[554] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 35.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> María", con una capacidad de carga de aproximadamente 35 toneladas. El saldo, de 1.400 dólares, fue firmado por una empresa en Bolívar.[555]

De esta manera quedaba en evidencia la actividad aurífera, la comercialización del Balatá y otros productos de la región. El Orinoco permitía penetrar aún más el territorio, en sí mismo representaba un espectáculo de la naturaleza digno de estudio. Además de representar una vía expedita y segura para el comercio, también permitía el tránsito de expedicionarios y exploradores que se atrevían a adentrarse en la selva, alcanzando regiones como San Fernando de Atabapo, un punto equidistante de la capital del país y de muy poco acceso. Un viaje que constituía un universo de culturas, indígena, criolla y extranjera, que se encontraban para la fecha en los intrincados caminos de agua de la Amazonía venezolana.

3.1.4 Hasta Upata y San Fernando de Atabapo

En la dinámica de los viajes por Venezuela no solo se comercializaba con productos de la tierra o manufacturas extrajeras atravesando las fronteras del país, como en el caso de Colombia por el Táchira (Apéndice 11), sino también se contaban artículos de todo tipo, incluyendo mercancías para boticarios y productos de droguería. Además, se promovían formas laborales asociadas a las embarcaciones que constantemente contrataban tripulantes, como lo veremos también en el caso de Cojedes; los viajes incluían marineros alistados, mercancías, objetos cargados y otras cosas de interés comercial. Esto y más formaban parte de los viajes que se daban por el dilatado territorio del Orinoco y la Amazonia.

Ermanno Strandelli señaló cómo en 1887, a bordo del vapor *Bolívar*, de la Agencia Lee, la cual realizaba su viaje tres veces al mes, dejó Puerto España en Trinidad para ir rumbo al Orinoco;[556] tardó ocho horas por la dura travesía del Golfo hasta el nacimiento del Caño Macareo, el cual era transitable en cualquier época del año y estaba considerado

[555] *Ídem.*

[556] Ernando Stradelli y Orsi de Mombello. *Expedición a las fuentes del Orinoco (1887-1888)* / *Apuntes de un viaje y observaciones sobre Venezuela (1883-1899)*. Caracas: Fundación de Promoción Cultural de Venezuela. Colección Viajeros y Descripciones, 1991, p. 37.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

"el más septentrional entre los seis navegables de los muchos que formaban el vasto y aún desconocido laberinto de islas y canales del Delta del Orinoco".[557]

Pero hacer negocios en las regiones del Orinoco en el siglo XIX no era fácil, no solo por las grandes distancias que había que recorrer en barcos a vapor o por velas pequeñas, según el caso, sino por sus condiciones históricas que habían demarcado una manera de actuar de los habitantes de la región desde su fundación.[558]Además de la fatiga que imprimían las semanas de viaje, había que economizar gastos y enfrentar los peligros de la naturaleza y las inundaciones. Los viajes comerciales requerían de un conocimiento de los afluentes y de la navegación fluvial no exenta de inseguridades, un problema que solo se iba descubriendo en la medida en se viaja por toda la región dominada por el Orinoco y sus cercanías (Figura 76) a la Venezuela honda y distante de los puertos principales que tenían conexión con el mundo. Es decir, a la Venezuela alejada de la modernidad en curso.

En los viajes al interior del territorio por el Orinoco, los más diestros bajaban a tierra a buscar presas para comer carne fresca y no los tasajos secados al sol. Si bien en el interior de esos territorios, como en los Llanos, se encontraban haciendas, más adentro no era cosa de hospitalidad la travesía, el Orinoco y demás ríos mantenían constantemente ese exuberante paisaje bajo amenaza, tributándole al viajero obstáculos que le impedían recorrer con tranquilidad dilatados recorridos, por lo que una embarcación significaba todo, ya que daba capacidad de carga y salvaguarda:

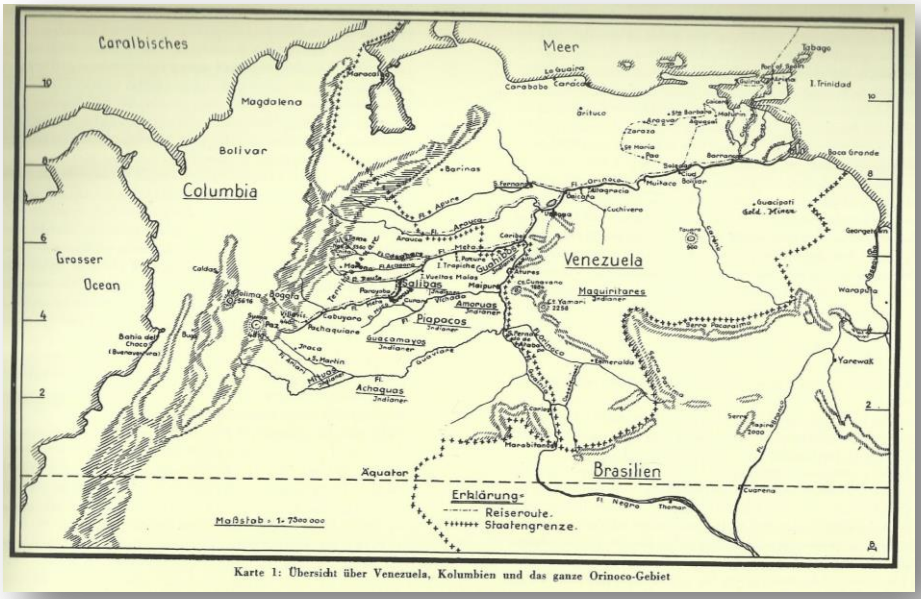
> …la buena fama del barco "Libertador" no dejó dormir al rico venezolano Ramón Real, dueño de 40.000 cabezas de res y 2.000 caballos y ordenó secretamente un pequeño vapor, el "Boyacá" a Londres con la ayuda del ingeniero, de Bonnet, M. Hardy, quien era alemán y amigo mío. Esto significaba que ahora yo dispondría de suficiente espacio para mi carga y que ya no necesitaría mi lancha. Mi buena y vieja "Rosa María" estaba andada en el caño esperando ser desmantelada. Ya que el flete por velero se había vuelto demasiado caro yo había resuelto utilizar la madera

[557] *Ídem*.

[558] Para una historia de Guayana se recomiendan las obras: Bartolomé Tavera Acosta. *Anales de Guayana*. Caracas: Auyentepuy, 1954; e Hildelisa Cabello Requena. *La Histórica Mudanza de Santo Tomé de Guayana a Nueva Guayana, Angostura del Orinoco (1595-1762/1764)*. Ciudad Guayana: Italgráfica S.A., 2013.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

recuperada. Asimismo mi socio Aguilar tenía otros negocios en la cordillera y abandonó algo nuestro negocios comunes".[559]



www.bdigital.ula.ve

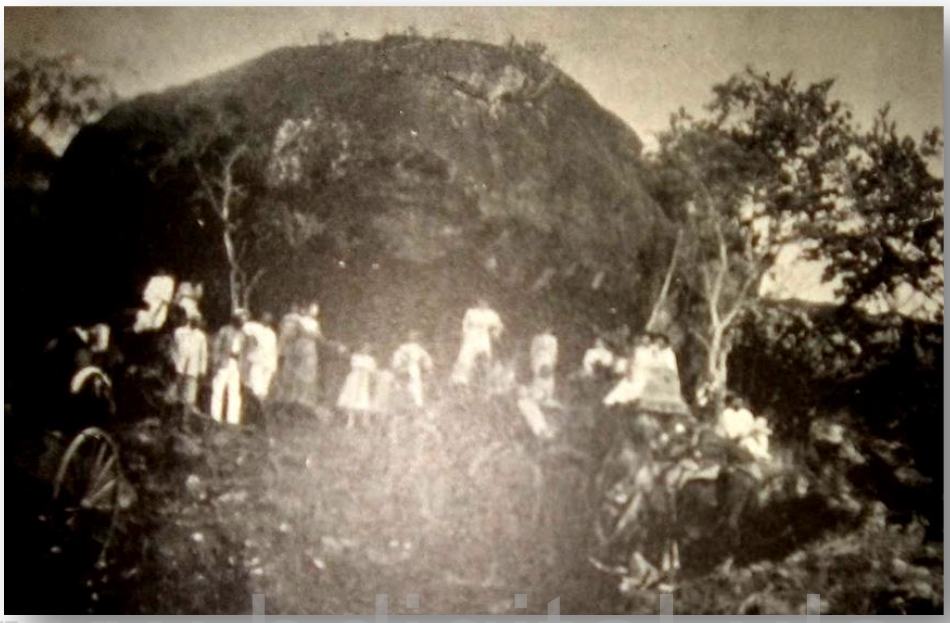
Figura 76. Escala 1: 7.500.000 contiene vista general sobre Venezuela, Colombia y el área completa del Orinoco.
Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p.10

Rumbo a San Fernando de Atabapo, se pueden rastrear las noticias de los viajes exploratorios de Jean Chaffanjon y Aguste Morisot, dos franceses que buscaron las fuentes del Orinoco con ansias.[560] Por la misma época se puede situar al conde Ermanno Strandelli y el Conde Orsi De Mobello, quienes se interesaron por hacer expediciones a las fuentes del Orinoco y hacer observaciones sobre Venezuela. Con Chanffanjon se vive toda una odisea exploratoria, mientras que Morisot (su compañero) una magnífica representación del territorio y los rostros de una historia viva. El Conde de Mombello hace referencia al sector mercantil de la zona desde Ciudad Bolívar, la cual en la capital estaba constituida "por raza germánica", mientras que en El Callao "lo es por esa y por el elemento francés".[561] Se destaca así la presencia de comerciantes franceses y alemanes en esta parte

[559] Heinrich C. Franzius *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático*… p. 59.
[560] Véase: Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*. Caracas: Planeta, 2002.
[561] Ernando Stradelli y Orsi de Mombello. *Expedición a las fuentes del Orinoco (1887-1888)*… p. 160.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

del territorio nacional, quienes contaban con un capital considerable representado especialmente por corsos.



www.bdigital.ula.ve

Figura 77. Guayana: Viajeros en los campos de Upata
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, Año XVII, Nº 394 (Caracas, 15 de mayo de 1908), p. 301.
(Foto Solórzano Gómez)

Para la época, estos comerciantes habían podido asegurarse un buen capital, por eso, señala el autor, "a cada salida de buques para Europa no es extraño que haya entre ellos alguno que esté de regreso a su Patria, anheloso de respirar una atmósfera menos viciada que la que los sustentaba en mortífera región minera".[562] Con Strandelli, se puede extraer cómo la Compañía General del Orinoco estableció la navegación regular entre Ciudad Bolívar y Atures a partir de 1887, estableciéndose también entre Maipures y San Fernando de Atabapo (Figura 78). En sus palabras: "El viaje entre San Fernando y Ciudad Bolívar llegó a hacerse en doce días".[563]

[562] *Ibídem.*, p. 61.
[563] *Ibídem.*, p. 47.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

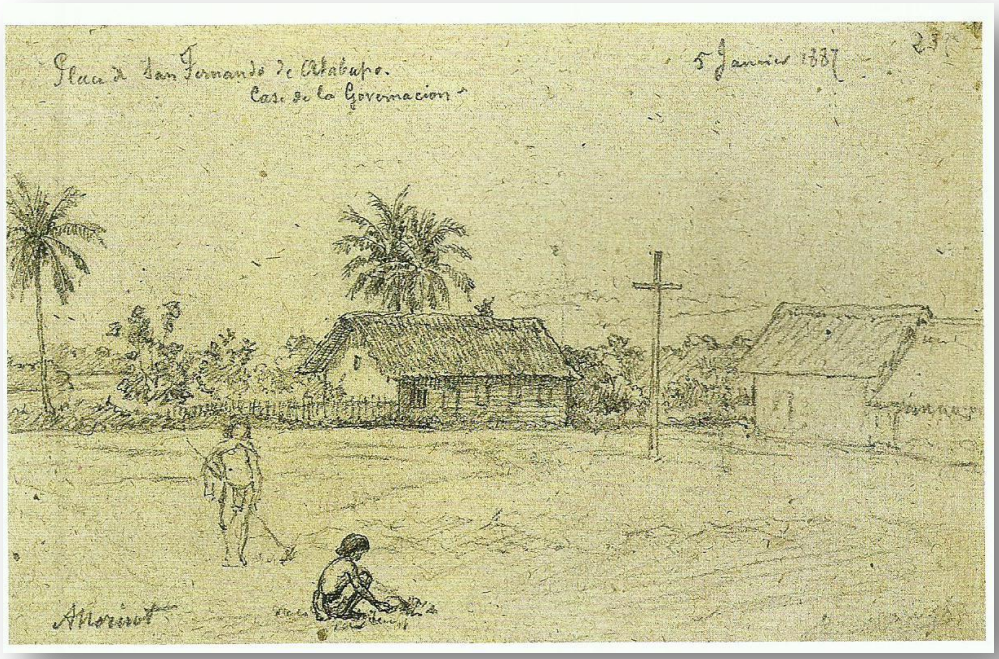


Figura 78. El Bolívar en el Puerto de ciudad Bolívar. Ciudad Bolívar, 9 de abril de 1886. Dibujo del viajero francés Auguste Morisot.
Fuente: Fundación Cisneros. *Auguste Morisot. Un pintor en el Orinoco*. Bogotá: Planeta, 2002.

www.bdigital.ula.ve

De esta forma, se puede reconocer que en el comercio participan, además de los venezolanos, personas extranjeras. Muchos naturales ocuparon puestos de primera categoría en las rutas, de hecho, la dedicación a la agricultura y a la industria pecuaria estuvo compuesta también de venezolanos quiénes disfrutan las riquezas de las sabanas que se extendían al Noroeste y Sudeste del centro minero del Yuruari.[564] El Orinoco era una arteria vial con ramificaciones extraordinarias que permitían profundizar en el vientre de la nación en sus estadios más antiguos.

En resumen, en el contexto de los viajes del siglo XIX por el sur de Venezuela, se destaca la presencia de los extranjeros que llegaban buscando la riqueza natural en su doble sentido: cultural y económico. Las rutas de comercio, permitían las aventuras exploratorias, así como la llegada de mercantilistas que conocían el valor de los bienes producidos en los contornos del Orinoco. El aprovechamiento del río rompía los enigmas,

564 *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

ya Humboldt lo había hecho, y antes de él otros que llegaron a conocer de cerca la particularidad del mundo americano en la Venezuela profunda. El territorio atravesado por el Orinoco desde el delta hasta San Fernando de Atabapo, seguía cargado de recitaciones sobre lo prodigioso y lo exuberante, plegando los componentes descriptivos y las noticias de los viajeros, llegando a significar un escenario de encuentro y desencuentros entre quienes residían y los que llegaban a buscar los beneficios que el comercio de rubros naturales daba a los más audaces.

3.2. Viajes por el Oriente venezolano: la dinámica portuaria del Caribe oriental venezolano

En el contexto geohistórico venezolano, el Oriente siempre ha representado un espacio cargado de representatividad tropical, exuberancia y diversidad cultural. Su devenir como región se enmarca en un "espacio-tiempo socio-histórico",[565] complejo y amplio. En consecuencia, al identificar los espacios culturales del periodo decimonónico y su relación con los viajes comerciales, cabe rotular varias particularidades propias de la región oriental venezolana con el fin de comprender los cambios que modelaron el territorio y su gente. Entre las características más resaltantes se encuentran: particularidades geográficas, desarrollo colonial, herencias históricas emancipatorias, dinámica socio-económica y patrimonio cultural.

www.bdigital.ula.ve

Los viajes a la costa con fines comerciales por parte de extranjeros datan del periodo colonial y han tenido una trayectoria digna de mención. Como lo ha expuesto Isabel Ruiz:

> A mediados de 1785, Josep Doy dirigió una orden a la tripulación de la saetía San Juan Bautista para abandonar el puerto de Cumaná y dirigirse hacia la metrópoli española con los frutos del país que habían colectado los factores locales como Juan Francisco de Alva. La partida de esta nave significó mucho más que un rutinario leve de anclas, era la desaparición en

[565] Luis Fernando Chaves Vargas. *Geografía Social de Venezuela.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, CDCHT, 1998.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> el horizonte de una etapa en que el comercio interoceánico cumanés se había organizado en torno a la Real Compañía de Comercio de Barcelona.[566]

De tal manera, el espacio oriental tuvo una actividad comercial importante desde muy temprano, la cual se vio prolongada y desarrollada durante el siglo XIX. Los antecedentes de este proceso de búsqueda y reconocimiento de la riqueza de la región datan del tiempo de la extracción de las perlas en el Caribe, incluye, entre otros, el papel de la Real Compañía de Barcelona y el rol de la economía europea en la conformación de los lazos económicos con la región. Desde entonces, comienzan a circular mercancías negociadas dentro del patrón exportación-importación, lo que va a generar ingresos de carácter fiscal y movimientos navieros significativos, convirtiendo a comerciantes, mercaderes y contrabandistas en actores de primer orden dentro del proceso económico.[567]

Largo será el camino para el desarrollo de una economía de puertos, interrumpido por los conflictos independentistas y las luchas intestinas que no dejaron de hacer mella en la centuria decimonónica. Cumaná será, sin duda, parte de un escenario primordial en el marco de la Capitanía General de Venezuela,[568] aunque posteriormente, puertos como Guanta y Carúpano harán lo propio en la región.

www.bdigital.ula.ve

Siguiendo a la citada autora, a lo largo del desarrollo colonial se establecieron "conexiones comerciales" con El Caribe y la península, esto se realizó en medio de etapas de crecimiento, crisis y recuperación intermitente. Estas "interconexiones" impactaron de manera directa en el comercio con los mercados extranjeros. En sus palabras:

> […] era habitual el intercambio comercial entre Cumaná y los otros dominios españoles para abastecerse de aquellos productos que faltaban para cubrir sus necesidades básicas y también para vender aquellas mercancías que les sobraran. Ahora bien, habría que agregar dos hechos para comprender el alcance de la situación. El primero es que existía una comunidad cultural desde los tiempos anteriores a la llegada de los europeos y que para la época de nuestro estudio había trascendido hacia todas

[566] Isabel E. Ruiz Acevedo. *El Puerto de Cumaná en el Comercio Atlántico y Caribeño 1786-1810* (Tesis doctoral). Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2016, p. 20.

[567] Para este punto se recomienda particularmente el Capítulo II de la tesis de Isabel E. Ruiz Acevedo "Panorama general del comercio cumanés 1786- 1810", pp. 54-123.

[568] Véase: Edda Samudio. "Cumaná. El puerto primigenio en la tierra de Gracia". *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 45.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> aquellas personas que habían sido tocadas por la cultura hispano caribeña, de modo que se compartían gustos, tradiciones, alimentos y hasta vínculos familiares que los hacían estar en contacto. El otro hecho es que por razones de la misma organización imperial, la Gobernación de Cumaná dependió de otras regiones en diferentes aspectos.[569]

A esto se suma que, desde mediados del siglo XVII la llegada de navíos italianos y franceses a las Antillas y a las costas del país, en calidad de comerciantes, se hizo más evidente. A finales del siglo XVIII muchos de estos inmigrantes comienzan a establecerse en el territorio hoy venezolano con el fin de echar raíces en la región oriental, participando activamente en su desarrollo.[570] Carúpano tuvo un crecimiento comercial, industrial y cultural que incluye el aporte y la participación directa de estos viajeros. Gradualmente, la región fue escenario de tránsito y residencia de personas que eligieron espacios como Río Caribe, Yaguaraparo, Guiria y El Pilar, entre otros, como lo hicieron también en El Callao y Ciudad Bolívar o en las cercanías del Lago de Maracaibo, su capital portuaria y en algunas regiones andinas.

www.bdigital.ula.ve

Además, al estar conectada con el Caribe, la región oriental tuvo vínculos cerrados con las Islas Antillanas. Actualmente se puede seguir el rastro de la presencia extranjera en Puerto Rico, Saint Thomas, Santo Domingo, Guadalupe, Martinica y, como se vio en el apartado anterior, con Trinidad. Con la instauración de la República, la actividad agroexportadora vinculada al cacao, el café y la caña de azúcar, permitió acelerar la entrada de navíos y sostener en el tiempo un mayor auge de encuentro comercial entre el interior y la costa. De hecho, la minería jugará un papel importante hacia el sur por lo que "los apellidos corsos estarán relacionados con los grandes emprendimientos en esta actividad minera".[571] En la segunda mitad del siglo XIX, la presencia del capital extranjero en Venezuela puede verse en todo el territorio como una extensión del proceso capitalista mundial, el cual dejó muy pocos espacios por explorar para su explotación mundial, pero

[569] Isabel E. Ruiz Acevedo. *El Puerto de Cumaná en el Comercio Atlántico*… p. 163.
[570] Malena Roncayolo. "De Navío Ron y Chocolate". Documental dirigido por Malena Roncayolo. Venezuela: Filmaffinity, 2011.
[571] Malena Roncayolo. "De Navío Ron y Chocolate"…

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

también puede reconocerse como un agente que influyó en la modelación de zonas neurálgicas desde donde irradiaron modos de vida a sus respectivos *hinterland*.[572]

En este sentido, se dio un proceso de formación capitalista periférica, en el cual es posible identificar aspectos relevantes de la época en estudio: 1. La "etapa exportadora primaria", y 2. La "fase agrícola o agro-minera".[573] De esta manera, es posible valorar con más precisión el rol que jugaron las relaciones interculturales internas-internas y externas-internas, producto de los distintos encuentros que permitían la extracción de rubros comerciales y su comercialización dentro y fuera de país, ya que, como señaló Chaves Vargas:

> El proceso de desarrollo capitalista y la subsecuente ampliación de mercado trajo consigo el aumento de la demanda de productos tropicales. El desarrollo de los medios de transporte, con la navegación a vapor y el ferrocarril, facilitó la expansión del marcado. Los centros de producción de los países no industrializados tendían a quedar enlazados a los centros de consumo de los países europeos a través de redes ferroviarias que convergían a los puertos de exportación.[574]

www.bdigital.ula.ve

De esta realidad dio cuenta Guayana, pero en el oriente la dinámica comercial también fue significativa. Se dieron periodos caracterizados por una economía dominada por sectores agrocomerciales situados en enclaves mercantiles destacados dentro del contexto nacional. Sin duda, en esta parte del territorio se desarrollaron aspectos culturales distintivos, donde la actividad agrocomercial impactó decisivamente en el desarrollo social de la región, de tal manera que superó los límites territoriales, involucrándose con los ámbitos insulares antillanos y con el resto del Caribe; una dinámica comercial que fue significativa para el desenvolvimiento de los pueblos de la costa. Como se puede observar en el cuadro adjunto. A la par de Maracaibo y Ciudad Bolívar, Carúpano se situaba entre los puertos cuya proporción de exportaciones se hacía notable entre 1884 y 1912.

[572] Se usa aquí el término *hinterland* como la esfera de influencia de un asentamiento central que tiene a su vez nexos comerciales dinámicos con otros inmediatamente cercanos.
[573] Luis Fernando Chaves Vargas. *Geografía Social de Venezuela*… p. 25.
[574] *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Proporción correspondiente a ciertos puertos en las exportaciones del país
1884-1912
Porcentajes

AÑO	MARACAIBO	CIUDAD BOLÍVAR	CARÚPANO
1884	21.3	5.6	1.8
1889	29.0	6.6	1.8
1893	30.3	7.9	3.6
1904	26.8	19.3	4.5
1909	25.3	24.8	4.7
1912	49.0	21.5	3.6

Fuentes: Domingo Alberto Rangel. *Capital y desarrollo*… p. 88 y Luis Fernando Chaves Vargas. *Geografía Social de Venezuela*… p. 28.

3.2.1 La costa oriental y las actividades mercantiles

www.bdigital.ula.ve

Los datos presentados admiten observar cómo se dio el desplazamiento de un rubro importante para el país como el cacao en la primera mitad de la centuria decimonónica, hecho que se da desde otras áreas del territorio nacional hacia el oriente venezolano, generando efectos hacendosos sobre la economía en enclaves importantes como Carúpano, sobre todo a finales del siglo XIX. Esto dio paso al establecimiento de actividades mercantiles distintas que impactaron en la vida de la gente, incluso en ámbitos como los servicios públicos, los lugares de esparcimiento social y en la evolución de la gastronomía carupanera. Como lo ha expuesto Rafael Cartay:

> La batalla por el uso de la tierra había sido ganada por el café, que se apoderó de las mejores tierras de la Cordillera Central, y comienza a penetrar progresivamente los paisajes del norte y del occidente del país. El cacao, vencido, se bate en retirada. Las plantaciones de cacao comienzan a moverse progresivamente hacia el este. A finales de 1799, Humboldt advirtió tal movimiento, encontrando plantaciones de cacao en los valles de Río Caribe, Carúpano, Irapa, Chaguarama, Caratar y otros lugares. Humboldt estimó que había en esos valles, en 1792, unos 428.000 cacaoteros. Siete años después,

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> para 1799, la cifra había aumentado a un millón y medio de plantas. Para 1833 el cultivo de cacao se había instalado firmemente en el oriente del país, convirtiendo a Carúpano en el principal puerto venezolano de exportación de cacao y en una de las plazas comerciales más importantes de la República.[575]

Para explorar esta situación a finales del siglo XIX, Cartay cita precisamente a un negociante de la época para conocer esta realidad. En su palabras: "…Juan Orsini, un comerciante establecido en Carúpano en el siglo XIX, nos informa que para 1892 existían en la región unos 12 millones de árboles de cacao, repartidos en partes iguales (4.000.000) entre Carúpano-Benítez, Río Caribe-Yaguaraparo y Güiria-Irapa".[576] Esto da una idea de la importancia del producto en el comercio de la región.



www.bdigital.ula.ve

Figura 79. "Atardecer en el Golfo de Cariaco". Ferdinand Bellerman, 1874.
Fuente: Fundación Galería de Arte Nacional. *Artistas y cronistas extranjeros en Venezuela 1825-1899.* Caracas: Galería de Arte Nacional, 1993, p. 35.

[575] Rafael Cartay. "La construcción de la modernidad: El caso de Carúpano (1886-1900)". *Economía*, Año XV, N° 5, Mérida (Venezuela), 1990, pp. 7-34.
[576] *Ibídem*., p. 9.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En el Oriente no solo llegó a figurar el cacao como rubro de interés, aunque habría que atribuirle un protagonismo importante tal y como se lo dio el pintor alemán Ferdinand Bellerman en 1874 en su obra pictórica "atardecer en el Golfo de Cariaco". Los nuevos esquemas impuestos por la república a partir de 1830 y la llegada de extranjeros a la región, generaron cambios sustanciales en la agricultura. El arribo de comerciantes foráneos, donde destacaron los corsos, incidió de manera positiva en los canjes económicos, sociales y culturales de esta parte del país, teniendo su impronta en la actualidad.

La presencia extranjera, además de ocuparse del comercio, se imbricó con el sector social más favorecido. La integración de familias de la provincia se dio de manera paulatina situando a la cultura corsa como una de las principales fuentes de influencia en la región y cuyos resultados se pueden rastrear históricamente.[577] Los corsos franceses estrecharon lazos y establecieron vínculos fuertes con la región pariana, relacionando las costas orientales con las Antillas y con Europa. De hecho, en el oriente venezolano, los comerciantes jugaron un papel notable a nivel de los consulados y en el establecimiento de la Cámara de Comercio. Además, se encargaron de comerciar tabaco, cigarrillos, jabón, velas, alpargatas, ron y alimentos, entre otros productos. Esto significó la revaloración de la actividad portuaria y el aparejamiento con otras regiones del país. Comenta Rafael Cartay:

> La influencia de los intercambios frecuentes con los habitantes de la isla de Trinidad, con mayoría de ascendencia hindú e indonesia, está presente en platos como el calalú de Paria, elaborado principalmente con carne de chivo o de gallina, diversas verduras -en especial quimbombó- y leche de coco (encontramos variaciones de ese plato en todo el Caribe y en Brasil, ligadas a comidas rituales inscritas en las creencias religiosas afroamericanas), o el talkarí de chivo, hecho con carne de chivo, especias, vinagre, leche de coco, berenjena, vino dulce y sazonado con masalá (recordemos que la palabra «talkarí» procede de «kary», curry, y de «khura», voz hindú que significa comestible). El empleo frecuente en esa cocina de dos elementos tan característicos como el masala o masalá, que es un condimento en polvo parecido al curry elaborado a partir de una mezcla de hierbas y especias aromáticas y picantes, entre las que sobresale el jengibre, o del quimbombó (Hibiscus esculentus), también conocido como ocra, gumbo o gambo, nos

[577] Véase: Malena Roncayolo. "De Navío Ron y Chocolate"…

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> recuerdan, respectivamente, las influencias trinitaria y afrocaribeña. Los nombres de los dulces populares en Güiria y en otras partes del estado Sucre, denotan claramente los aires de la India. Entre los «patés», recordamos el paté-banán (empanada de harina de trigo rellena con jalea de plátano maduro) o el paté-cocó (empanada rellena con coco), y entre los «gatós», al gatomí (con harina de maíz), al gatotán (con harina de trigo) o al gatochac (con harina de batata o chaco).[578]

Si se considera que la presencia de los puertos revitalizaba cada región, en una época donde la navegación era el medio por excelencia para exportar e importar productos, los de Oriente no se quedaron atrás en relación con las demás regiones históricas, por el contrario, se hicieron notar de manera progresiva y constante; razón por la cual el poder político vigilaba de cerca el avance de estas zonas portuarias, ya que en ellas tenían vida acciones provechosas y de impacto económico. Como lo ha expuesto Arlene Urdaneta:

> El punto de partida para evaluar el alcance de esta medida es considerar la existencia, a inicios del siglo XIX, de *Regiones Históricas* funcionales, estructuradas en torno a ciudades o puertos que las vinculaban con el exterior: la de Maracaibo abarcaba las extensas y ricas áreas productivas andinas venezolanas y parte de las colombianas; el eje Coro-La Vela, constituido por las llanuras falconianas, sierras y áreas de los valles de Carora, Tocuyo y Barquisimeto; en el centro dos ejes comerciales: Valencia-Puerto Cabello y Caracas-La Guaira y los ricos valles aledaños; **en el oriente los puertos nodales de Barcelona, Cumaná, Carúpano y Maturín**; y finalmente, en el sur, la más amplia región que gravitaba hacia Ciudad Bolívar. En cada una de ellas los grupos dominantes competían entre sí por conservar el poder sobre su área de influencia extendida hacia amplios y disímiles territorios.[579]

www.bdigital.ula.ve

Con el tiempo la posición del puerto sirvió de eje receptor y almacenista de mercancías, así como de bienes agropecuarios y artesanales. Por allí pasaban tanto productos de bajo valor como de alta factura extranjera, así como los frutos de mayor demanda del país. Al referirnos a esta parte del territorio nacional, estamos conscientes de que se trata de una región histórica con un peso importante en la conformación del territorio venezolano, por lo que su rol representó una porción concluyente en la

[578] Rafael Cartay. "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario…

[579] Arlene Urdaneta Quintero. "Intereses y rivalidades regionales en la Venezuela Caribeña". *Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N° 4, Año 2, Barranquilla, 2006, p. 7. (Las negritas son nuestras).

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

articulación del país moderno, no obstante, sus raíces se hunden en los tiempos coloniales, cuando la Nueva Andalucía brillaba y pujaba por consolidarse. Como lo expone Ruiz Acevedo:

> […] la posición legal del puerto neoandaluz consistió en la de ser recolector y distribuidor de mercancía en segundo orden en relación a La Guaira y en primero respecto al Oriente de la Capitanía General de Venezuela. Ello implicaba que aunque captaba bienes agropecuarios y artesanales para completar su producción o cubrir alguna contingencia, su papel fundamental era el de recoger y extraer de la mejor manera posible la mercancía de poco valor pero útil, los productos de alta factura europea y los frutos de gran demanda externa, ejerciendo esta actividad en forma bidireccional ya que lo mismo, podía recibir que remitir, por ejemplo, maíz a Margarita que con La Guaira hacer lo propio con el cacao o los efectos europeos.[580]

Es notable que la experiencia comercial histórica con la isla danesa de Saint Thomas,[581] facilitara que áreas como Carúpano entraran en el juego de la búsqueda de la riqueza agroexportadora durante la centuria decimonónica.[582] Esto da pie para comprender la particularidad de las localidades y su potencial en el escenario económico caribeño.

www.bdigital.ula.ve

3.2.2 Presencia francesa en Paria: la herencia comercial corsa

El siglo XIX trajo consigo no solo la lucha independentista, sino que abrió el compás de la realidad venezolana bajo el marco republicano, el cual ameritaba cambios materiales concretos y ajustes en la economía. La herencia dual venezolano-corsa en el comercio hará del puerto de Carúpano uno de los principales puertos de la región oriental, generando un escenario de intercambios digno de estudio. Como lo expuso en su momento Carlos Viso Carpintero:

> En los tiempos de la Venezuela agraria (siglo XIX y lo que resta de ella en el XX), la vida social y económica de la Región Histórica Pariana estuvo controlada por una burguesía comercial agraria integrada por familias producto de las uniones matrimoniales entre mujeres de su vieja oligarquía

[580] Isabel E. Ruiz Acevedo. *El Puerto de Cumaná en el Comercio Atlántico y Caribeño 1786-1810*… p. 310.
[581] Isla Danesa con gran influencia comercial hasta el siglo XIX, que sirvió de puerto para la exportación de mercancías en el Caribe.
[582] José Salazar León. "Notas sobre la Economía de Carúpano a fines del siglo XIX". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 3, Vol. I, Caracas, 1983, pp. 221-218.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> colonial-provincial con los recién llegados extranjeros, en lo fundamental corsos franceses, quienes cuidan a su vez estrechar y conservar los vínculos de parentesco y amistad con los que en Europa y en las Antillas se encuentran, lo cual implicará un factor más de dependencia de la región hacia las áreas de mayor influencia francesa; así, por ejemplo, los comerciantes y prestamistas corsos que operaban desde la isla danesa de San Thomas ejercieron a través de los de Carúpano y Río Caribe un control de la riqueza agroexportadora de Paria por más de cuarenta años, es decir, aproximadamente hasta la década del sesenta del siglo XIX, puesto que luego se dio apertura a un nuevo circuito comercial directo con el Viejo Continente, cuyos pioneros habrán de ser los principales comerciantes, igualmente corsos, de Carúpano, que actuaban en este puerto desde la primera mitad de siglo.[583]

La región nororiental de Venezuela contó con las condiciones necesarias para que la inmigración y los sectores acaudalados se unieran y mantuvieran vínculos de mutuo beneficio. El talento corso para la navegación y el comercio, así como para las actividades agrícolas era ya conocido desde siglos anteriores. Esta "experiencia corsa" se hizo parte de la historia regional y local de varios asentamientos orientales. En términos regionales, estamos hablando de una sociedad agraria que al vincularse con el elemento extranjero redireccionó las dinámicas socioeconómicas hasta el punto en que el mercado francés comenzó a ser parte de la región, lo que hizo que el trabajo agrícola encontrara una salida al mar y de ahí a Europa. Un caso histórico de estas relaciones se situó en las tierras al margen de río San Juan "…en donde el corso León Santelli llegó a ser propietario de la hacienda más grande de cacao existente en toda la historia de ese fruto en Venezuela, cuyo inventario hacia el año 1917 se aproximó a los 700.000 árboles.[584]

www.bdigital.ula.ve

De hecho, a principios del siglo XX se tenían noticias de la dinámica agrícola de la zona y de las haciendas de cacao de Río Caribe, una región que no había perdido el encanto natural enunciado ya por los viajeros del siglo XIX. Como lo reseñaba *El Cojo Ilustrado*:

> La imaginación, guiada en viaje ilustrativo por cuantos han sido entusiastas exploradores de aquel emporio dormido al arrullo del Mar Caribe, sobre el

[583] Carlos Viso Carpintero. "La Presencia francesa en Paria (1528-1918)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 21, Vol. VI, Caracas, 1988, p. 33.
[584] *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> lienzo de las llanuras, á la sombra que proyectan las selvas, ó sobre las mesetas que fluyen ríos, bajo el sol justificador de las costas, trepa á los vértices de cordilleras como la de Marigüitar, á presenciar el panorama indescriptible de golfos como acuarelas, manantiales y fuentes termales que fuman bajo la serenidad del aire, rocas que rompen en encajes las ondas marinas, y el ancho mar pacífico y cariñoso, rizado por el terral; el cielo sonriente sobre llanuras, y colinas, y eminencias en escala, las montañas negreando contra el débil azulado de los cerros del horizonte. Cariaco y su golfo, que parecen un ritmo lento y silencioso; y la laguna de Campona, que semeja, al desprender de sus vapores, una inmensa copa oblatoria; y la llanura, manchada de estas haciendas, hasta estrecharse en valles como los de San Juan y de Cagua.[585]

La relación que se estableció en la producción de cacao y la herencia comercial corsa fue notable en esta parte del país. Además, la producción de los frutos de exportación que salían por el puerto de Carúpano daba un carácter significativo a esta salida/entrada del territorio nacional, lo cual fue presenciado por otros viajeros y comerciantes de la época, en medio de dificultades y estampas rurales de la zona (Figura 80).

www.bdigital.ula.ve

Áreas como Guiria e Irapa mantenían relaciones con Puerto España (Trinidad) y por medio de éste un vínculo con Europa y Los Estados Unidos. En estas regiones operaban agentes o comisionados que representaban las firmas comerciales asentadas las cuales se disputaban con comerciantes ingleses lo producido.[586] De ello se puede hacer notar la importancia que tuvo la tierra oriental para la época. Además, la cercanía con Trinidad, que a su vez la vinculaba con Ciudad Bolívar, permitió que se estableciera en la Isla un enclave hibrido a nivel de intereses comerciales y, por ende, de expresiones culturales complejas.

[585] "Río Caribe-Hacienda de cacao. Propietario: Domicio Loero". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVI, N° 314 (Caracas, 15 de Enero de 1905), p. 85.

[586] Carlos Viso Carpintero. "La Presencia francesa en Paria (1528-1918)"… p. 35.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 80. "Río Caribe: Hacienda de cacao y Oficina del Valle de San Juan, propiedad del señor Domicio Loero".
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, Año XVI, N° 314 (Caracas, 15 de Enero de 1905), p. 79.

www.bdigital.ula.ve

Partiendo de los datos aportados por Cartay, esta dinámica dio paso a que nombres como León Santelli y Vicente Franceschi comenzaran a formar parte de la historia económica de la región. Franceschi, por ejemplo, creó en 1830 la firma Franceschi y Cía., dedicada a la compra y venta de mercancías y luego a la exportación de cacao.[587] Por su parte Juan Bautista Lucca estableció en 1860 su propia firma comercial, a las que se sumaron las de Marco Angeli en 1875, Juan S. Orsini en 1880, Luis Carrera Mayz en 1885 y Pablo Prosperi en 1890.[588] Para el año 1893, los principales establecimientos comerciales eran propiedad de personas relacionadas con los corsos, entre ellos: T. Massiani & Ca., Gerónimo Cerisola, J. Franceschi & Co., Julio Figuera & Cía., J. M. Navarro y Cía., Raffali Hnos., Juan F. Benedetti, Vicentelli y Santelli, A. Lucca y Cía. Joucla y Cía., J. Orsini e Hijos, J. A. Auberon, Ignacio Mayz Vallenilla, R. Silvia Cova,

587 Rafael Cartay. "La construcción de la modernidad: El caso de Carúpano (1886-1900)"… p. 10.
588 *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Francisco Requena, R. Martínez Vallenilla y Vallenilla Marcano.[589] Con justa razón, se considera que los corsos jugaron "un papel rector y monopolizador en la integración progresiva de esta región al sistema mundial capitalista".[590]



www.bdigital.ula.ve

Figura 81. Carúpano. Anton Göering
Fuente: Fundación Galería de Arte Nacional. *Artistas y cronistas 1825-1899.*

3.2.3 Viajes comerciales y cultura foránea

En relación con los viajes, cabe destacar inicialmente tres elementos importantes: en primer lugar, se estableció gradualmente un circuito comercial intermediario que triangulaba entre el puerto de Carúpano y la isla de Puerto Rico.[591] Esto hizo que la navegación permitiera negociar el cacao con la isla San Thomas, en la cual también operaban firmas mercantiles corsas. En segundo lugar, a partir de los años setenta del siglo XIX, con el establecimiento de comerciantes corsos en Carúpano, tenedores de importantes relaciones con los principales puertos europeos, se dinamizó el flujo de viajes

589 *Ídem*.
590 Carlos Viso Carpintero. "La Presencia francesa en Paria (1528-1918)"… p. 33.
591 *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

comerciales e hizo girar las rutas del Caribe hacia Europa de manera directa, lo cual ofreció un espacio mayor y más diversificado para la comercialización. Como señaló Viso:

> En esta segunda fase de la historia comercial de Paria destacarán las firmas mercantiles Franceschi, Massini y Lucca, por ser las que dan inicio a esta aventura marítima. Más tarde habrán de ir agregándose, en el tiempo que resta del siglo, otras firmas francesas-corsas que garantizarán a Francia, hasta el definitivo derrumbe de la economía agraria venezolana, la supremacía económica en esta pequeña pero portentosamente rica región pariana por encima de otros capitalistas extranjeros que operaban en el territorio venezolano.[592]

A lo que agrega:

> En 1876 el cacao embarcado por el puerto de Carúpano en la línea de vapores franceses, única que operaba para la fecha en este puerto, con destino a Europa, alcanzó un total de 1.110.267 kilos. De este total, 442.525 exportó José Franceschi y Cía; 240.951, Tomás Massiani y Cía, 235.405, Lucca Hermanos y Cía; 96.382, Raffali Hermanos y Cía; 34.218, Antoni Hermanos y Cía; 61.347, Domingo Luciani y Cía; 4300, A. Pietri e Hijos; 3.450, Luis Raffali; 3.416, Juan Orsini, y 8.253.E. Calvo y Carrasquero. Todos estos comerciantes son nativos de Córcega, a excepción de los dos últimos.[593]

www.bdigital.ula.ve

En tercer lugar, algunos de estos comerciantes actuaban además de exportadores e importadores como agentes de líneas transportistas marítimas. Como Señala Cartay: T. Massiani era para 1893 el agente de la Compagnie Generale Trasatlantique, Juan Orsini e Hijos eran agentes de la Koninklijke West-Indische Maildilnst; "…que viajaba una o dos veces al mes a Carúpano desde Europa, y una o dos veces desde Nueva York".[594] A ellos se sumaban Joucla y Ca., que actuaba para 1894 como agente de Knott's Prince Line "que viajaba desde Nueva York y Europa a Carúpano".[595] Esto le imprimía una dinámica de desplazamiento importante a la región con costos que eran adaptables a cada época. Añade el citado autor:

> Las tarifas, vigentes para 1893, para el envió de 1.000 Kgs. De cacao eran de 50 francos y 15% para Le Havre, de 60 francos y 15% para Londres, y de 65 francos y 15% para Hamburgo. Y las tarifas de transporte interno, por vía

592 *Ibídem*., p. 34.
593 *Ídem*.
594 Rafael Cartay. "La construcción de la modernidad: El caso de Carúpano (1886-1900)"… p. 11.
595 *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> marítima y por la Línea de Oriente de la Carenero Railway and Navigation Company Ltd., eran de Bs. 4 los 100 Kgs. de mercancías en general entre la Guaira o Puerto Cabello y Carúpano, y de Bs. 2,50 para los 100 Kgs. de granos.[596]

Esta forma de relacionamiento no se dio de manera imprevista, la presencia cada vez más permanente de franceses e italianos en esta parte del país se remonta al siglo XVII. Sin embargo, va a ser durante el siglo XIX cuando la dinámica comercial comience a jugar un papel estelar en el desarrollo de la región de manera mucho más determinante. Si bien es cierto que en este punto se encuentran las dos miradas sociales del problema: 1. La de los extranjeros, cuyos herederos culturales intentan exponer sus desafíos y logros, y 2. Los de la población común que ha visto en su desarrollo un proceso de distanciamiento social, siendo el sector menos favorecido dentro de la dinámica agroexportadora; resulta interesante situarse, sin perder el justo reclamo de los sojuzgados por el modelo capitalista dominante en la época, en el terreno de la interacción material y humana que se presentó en la región y cuya máxima expresión lo constituyeron los puertos. Está claro que una cosa era pertenecer a la élite propietaria, comercial y dueña de la tierra, y otra la del agricultor y el peonaje que a pesar de su importancia real en la producción de rubros, apenas podía vivir en su cotidianidad imaginando las ostentosas compras y ventas de productos que se hacían en los mercados internacionales; pero su relación fue determinante para el desarrollo de la región oriental.

www.bdigital.ula.ve

Los niveles de rentabilidad de las actividades comerciales establecían una distinción social, pero al mismo tiempo involucraba contar con la fuerza del agricultor y el arriero, la energía del peón y la destreza y pericia del marino. Por eso no se puede situar el dato comercial como simples números que determinan las exportaciones de cacao y café, ya que detrás de los prósperos comerciantes de los puertos se encontraban productores financiados que llevaban a cuesta grandes intereses y jornaleros que no eran bien bonificados. El hecho de que los agentes extranjeros pertenecieran a un sector de la sociedad que ostentaba mayores niveles de ingreso y, por ende, mayor capacidad adquisitiva, marcaba un ritmo de vida distinto para unos y otros. Muchas veces se hacían

596 *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

ver como figuras de poder en el escenario local, lo que les daba una estampa social y cultural bastante notoria.

En la dinámica regional, estos hombres llegaron a crear "órganos de representación gremial, sociedades de fomento y centros de cultura".[597] Asimismo, "auspiciaron el surgimiento de lugares de esparcimiento o de culto religioso, promovieron y financiaron el desarrollo de sistemas internos de transporte, y fueron abanderados en la lucha por el establecimiento de servicios públicos".[598] Por tal razón, la mirada sociocultural nos permite apreciar un conjunto de relaciones complejas que van más allá de las relaciones de producción. Es más, a la par de ellos había comerciantes venezolanos con cierto grado de prosperidad, aun cuando queda claro que la mayoría vivía en condiciones inadmisibles (Figura 82). Sin embargo, este cuadro mostraba las fortalezas y debilidades de un rincón del país con sus peculiaridades y adversidades.

Pongamos por caso el tema de los caminos y el transporte en la región, la realidad de los puertos contrastaba con la del interior de las zonas productivas, lo que demandaba regularizar, acelerar y buscar la manera de disminuir los riesgos y el costo para extraer la producción. Muchos productos elevaban su valor en el mercado justamente porque los medios para desplazarse eran un obstáculo que había que soslayar. Este hecho hacía que unos productos pudieran ser adquiridos por unos y no por otros, lo que dejaba en el ambiente una clara evidencia de las diferencias entre un sector enriquecido y otra empobrecida. En consecuencia, en un país agroexportador, los agricultores tenían bastantes dificultades para llevar adelante sus unidades de producción, así como para conseguir mano de obra dispuesta a trabajar a cambio de pocos beneficios.[599] Todos estos elementos permitían ver a la región como un territorio que de cara al mar se debatía entre extremos socioeconómicos reveladores, teniendo a su espalda caminos arduos en su transitar (Imagen 72).

www.bdigital.ula.ve

597 *Ibídem.*, p. 11.
598 *Ídem.*
599 Periódicos como *El Economista* denunciaban la necesidad de "sostener los intereses agrícolas y pecuarios de Venezuela". Véase: *El Economista*, N° 11, Año I, mes III (Caracas, sábado 15 de junio de 1889).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 82. Costumbres Regionales -Vendedores de yerba - (Carúpano)
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, Año XVII, Nº 390 (Caracas, 15 de enero de 1908), p. 199.

www.bdigital.ula.ve

En suma, se puede señalar que este escenario oriental no surgió de manera fortuita, ya que desde tiempos coloniales se podía ver parte de su desarrollo; las actividades comerciales estuvieron vinculadas desde entonces con aspectos que incluían el comercio legal y el contrabando. A lo que se sumaba la manera cómo circulaba la mercancía y quien la adquiría. Por ejemplo, el comercio por el puerto de Cumaná se realizaba con diferentes regiones, por lo que en cada viaje se hacían presentes mercancías y valores, ajustes de precios y cobros de impuesto, medios de trasporte y ganancias, pero lo más importante es que las personas integraban y formaban parte de un circuito comercial donde se forjaban ciertas particularidades propias del comercio cumanés, que no necesariamente deben ser comparadas con las de periodos anteriores o con el resto del país.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 83. Caminos Regionales: Aguadores de Barcelona
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, Año XVII, Nº 386 (Caracas, 15 de enero de 1908), p. 65.
Foto: H. Avril.

www.bdigital.ula.ve

Los estudios sobre este tópico constituyen una línea de investigación en pleno proceso de construcción, la cual, amerita reflexiones con mayor sistematicidad, tal y como lo ha expuesto Isabel Ruíz en su trabajo sobre el puerto de Cumaná y el comercio atlántico y caribeño entre 1786-1810:

> Es evidente que el hecho comercial lleva consigo una serie de circunstancias y características que requieren de diferentes análisis y puntos de vista, por ello, se hace necesario la realización de otras investigaciones que apunten, por ejemplo, hacia la revisión del comercio cumanés para épocas posteriores a las aquí estudiadas, así como también habría que examinar el contrabando e, igualmente, el comercio terrestre dentro y fuera de la gobernación de Cumaná. Y no puede faltar el discernimiento de la filiación entre los negociantes de esta provincia con los de otras regiones. A pesar de ello, se debe señalar que con la realización de este trabajo se pudo colectar toda la información pertinente al negociado y traslado de la mercancía recogida en los libros de la Real Hacienda de la época, se visualizó el comercio efectuado por el Puerto de Cumaná con diferentes regiones, señalando las mercancías involucradas, sus valores, su precio de aforamiento, los

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> impuestos recabados y, muy especialmente, las personas y naves involucradas.

Igualmente señala:

> En otras palabras, se ha podido definir el alcance y las particulares propias del comercio cumanés así como los acontecimientos que la afectaron dentro del lapso temporal planteado, rescatando para la historiografía nacional una región que en lo comercial ha sido preterida, desconocida y asimilada a otras, por lo que esperamos que la lectura de estas páginas sirvan para que diferentes historiadores se dejen cautivar ante los atractivos que ofrecen las variadas líneas de investigación relativas a Cumaná.[600]

En un sentido integral, el oriente venezolano tenía una dinámica específica frente a las otras regiones del país. Sus cercanías inmediatas a los puertos marítimos y fluviales permitían el desplazamiento entre los llanos orientales y el Orinoco, así como entre la región nororiental con el Caribe a través de sus ferrocarriles y puertos más modernos. El Ferrocarril de Guanta a Barcelona tenía para 1892 un tren de bajada dirección Barcelona-Puerto la Cruz-Guanta y uno de subida dirección Guanta-Puerto La Cruz-Barcelona,[601] lo que facilitaba los viajes de un punto a otro del eje oriental.

www.bdigital.ula.ve

A través de los anuncios de prensa de época que informaban el horario de servicio al público, era posible apreciar cómo el Ferrocarril de Guanta a Barcelona, corría de Barcelona a las 7:00 am y regresaba de Guanta a los 8:00 am.[602] El contacto con las otras regiones del país era constante, aunque no dejaba de ser dificultosa, pero también lo era con Trinidad y las Antillas menores, al tiempo que facilitaba el contacto con las islas del Caribe y al Atlántico; el gran escenario oceánico que conectaba a América con el resto del mundo por el este. De hecho, se llegaron a registrar noticias de embarques de ganado por el Puerto de Guanta de hasta 713 reses, despachadas por el Vapor "Andamnhor".[603]

Un ejemplo de lo expuesto se puede apreciar en el entonces Estado Bermúdez, donde los viajes se hacían por distintos motivos y dentro de un contexto amplio tanto geográfica como culturalmente. En Barcelona, el 11 de setiembre de 1894, el periódico *El*

600 Isabel E. Ruiz Acevedo. *El Puerto de Cumaná en el Comercio Atlántico*… p. 312.
601 *El Avisador. Diario de Noticias y anuncios* (Barcelona-Venezuela, miércoles 6 de abril de 1892).
602 *Ídem*.
603 "Embarque de ganado". En: *Correo de Barcelona*, Año1, mes 1, N° 3 (Barcelona agosto 11 de 1900).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Tiempo, daba cuenta de la "… reseña de un viaje á la ciudad que se ufana de tener uno de los más valiosos monumentos de nuestra historia: la célebre casa fuerte, imperecedero recuerdo del heroísmo en los patriotas de la guerra de nuestra independencia.[604] En esta parte del país, los barcos a vapor que pasaban por el Puerto de Guanta y los ferrocarriles formaban parte del paisaje y de la posibilidad de recorrer certeramente el territorio, se señalan:

> Tres, ó más, líneas de vapor que hacen escala en Guanta; tranquilo y anchuroso puerto, en el cual los vapores de mayores calado atracan al costado de muelle, y de allí parten diariamente dos trenes para Barcelona, recorriendo en media hora el trayecto que separa á esta ciudad de aquel puerto.[605]

> Entre los vapores que hacen escala en Guanta, El Manzanares, presenta comodidades de gran importancia, como son las de bajo precio, capacidad y buena marcha, que han de hacerle preferible á los demás: y a que fuese así principalmente por el buen trato y la atención que se dispensa a los pasajeros por el señor Eleuterio Gómez, incansable en satisfacer hasta los caprichos de ellos.[606]

A ellos se sumaba una articulación fluvial de primer orden para la región, además de contar con un clima saludable para los transeúntes y residentes, lo cuales se movían en un escenario lleno de usanzas y cambios generados por la dinámica comercial de la época:

> El templado clima de esta hermosa población, circundada para los ríos Neverí y Aragua, la facilidad de transporte uno á ella; los cómodos baños del mar del puerto La Cruz, de puro y saludable ambiente, con sus aguas medicinales tan eficaces para las enfermedades de las vías digestivas, y las cercanas fuentes termales de San Diego, de igual temperatura á las de las Trincheras, han de llamar la atención de los que aman y pueden buscar la buena temperatura y los baños para reparar ó robustecer la salud. [607]

También se podía apreciar la vida cotidiana de los habitantes de la zona con su idiosincrasia, su situación social, sus herencias emancipatorias, sus tradiciones y su cultura:

> Apegado como es, por lo general el barcelonés el terruño, la sociedad es casi en su mayor parte, de los descendientes de aquellas familias honorables y patriotas, que ofrendaron fortuna y vida á la causa de la independencia; así

604 "Un viaje á Barcelona". *Anales del Colegio de 1ra Categoría del Estado Bermúdez*, Año 1, Mes 3, N° 6 (Barcelona-Venezuela, 11 de Octubre de 1894).
605 *Ídem.*
606 *Ídem.*
607 *Ídem.*

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> es que se conservan puras las tradiciones, realzadas por la cultura consiguiente al proceso de los tiempos. [608]

Las estampas de la época permiten hacerse una idea de lo que significaba viajar a Barcelona a fínales del largo siglo XIX, con su clima, escenarios de poder, dinámica comercial, estratificación social y expresiones culturales (Figura 84). Hasta en regiones como Aragua de Barcelona el comercio se hacía sentir con toda su tónica lucrativa, los comerciantes introducían mercancías hasta el último recodo del país tras intensas jornadas. La prensa de la época, dio cuenta de cómo entre las regiones había un contacto comercial constante. En órganos como *El Cronista* se señalaba: "Grande animación se nota en el comercio de esta plaza: se han introducido como cien mil pesos en mercancía, y los comerciantes que están haciendo sus compras en Caracas, traerán más de la suma expresada". [609]

El comercio generaba la circulación de capitales, lo que impactaba naturalmente en la vida de la gente. De la profundidad de la tierra salía la cosecha y con los barcos y arrieros llegaba la manufactura, lo que establecía relaciones de producción poco beneficiosas para el trabajador en estos enclaves del territorio nacional pero que se articulaba a su realidad cotidiana:

> Los capitales traídos a esta plaza por el comercio puesto en circulación, constituye no solo una esperanza lisongera para el trabajador pobre, sino para la sociedad. Ese trabajador encontrando que le suministre algunos fenelas aunque sea en mercancías, puede extender su labor, recibiendo más remuneración con la superior cosecha; y el comerciante haciendo bien laudable recoge á la vez parte de utilidad en las ventas; pues nuestro pueblo es trabajador, honrado y buen pagador.
> El capital es elemento productor, pero el trabajador le da vida y circulación. [610]

608 *Ídem.*
609 *El Cronista*, Año 1, mes 1, N° 1 (Aragua de Barcelona, Octubre 13 de 1887).
610 *Ídem.*

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 84. Calle de Bolívar. Barcelona.
El Cojo Ilustrado, N° 236 (Caracas, 15 de octubre de 1901).

www.bdigital.ula.ve

La dinámica de los viajes en Barcelona permitía, vía marítima, poner en contacto a la región con la capital del país. Los ejercicios del poder, las relaciones internacionales, los medios de trasporte navales, las redes ferroviarias y la dinámica de los puertos, entre otros factores, se engranaban en un espacio que se agitaba de manera singular:

> Viaje.-El Señor General Nicolás Rolando, presidente constitucional del Estado, partió para la Guayra en el vapor holandés Williams III, el día, 28 del presente mes.
> Muchos de sus leales amigos le acompañaron a la estación del ferrocarril, y varios al Puerto de Guanta, dando así al integro Magistrado una prueba más del sincero aprecio que le profesan por sus correctos procederes desde que, para bien de estos pueblos, ocupa la primera magistratura del Estado.
> Asuntos particulares le llevan á la capital de la República, de donde regresará dentro ocho días á continuar las arduas faenas gubernativas.[611]

La relación entre los territorios orientales y la capital no llegó a tener una verdadera solidez por tierra. Como lo ha explicado Eduardo Arcila Farías, sobre las condiciones de

[611] "Viaje. El Señor General Nicolás Rolando". En: *El Imparcial*, Año 1, Mes 9, N° 37 (Barcelona-Venezuela, 8 de marzo de 1895).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

apertura que condujera desde Caracas hasta el extremo oriental de la República se plantearon insinuaciones, sobre todo en los tiempos Guzmán Blanco. Sin embargo, "era una vía estrecha, sinuosa, que en Turumo parecía hundirse bajo la tierra pues desfilaba en el fondo del profundo precipicio formado por las inmensas laderas casi verticales de las montañas".[612] De hecho, Guzmán estableció en Araira una colonia agrícola con inmigrantes especialmente traídos con este fin, proyecto que no tuvo futuro en parte debido a que las comunicaciones se hacían muy difíciles. Arcila señala, además, que durante la época de Joaquín Crespo "…el sistema vial, precario e incipiente, fue abandonado hasta quedar prácticamente destruido por la indolencia".[613] De igual manera, una mirada más cercana a la realidad de estos viajes nos sitúa en los caminos del oriente venezolano como los de Cumaná y sus zonas aledañas. Como lo informaba Manuel C. Pérez, Ingeniero Jefe de la Comisión Exploratoria de las vías de comunicación para esta parte del país, en 1910:

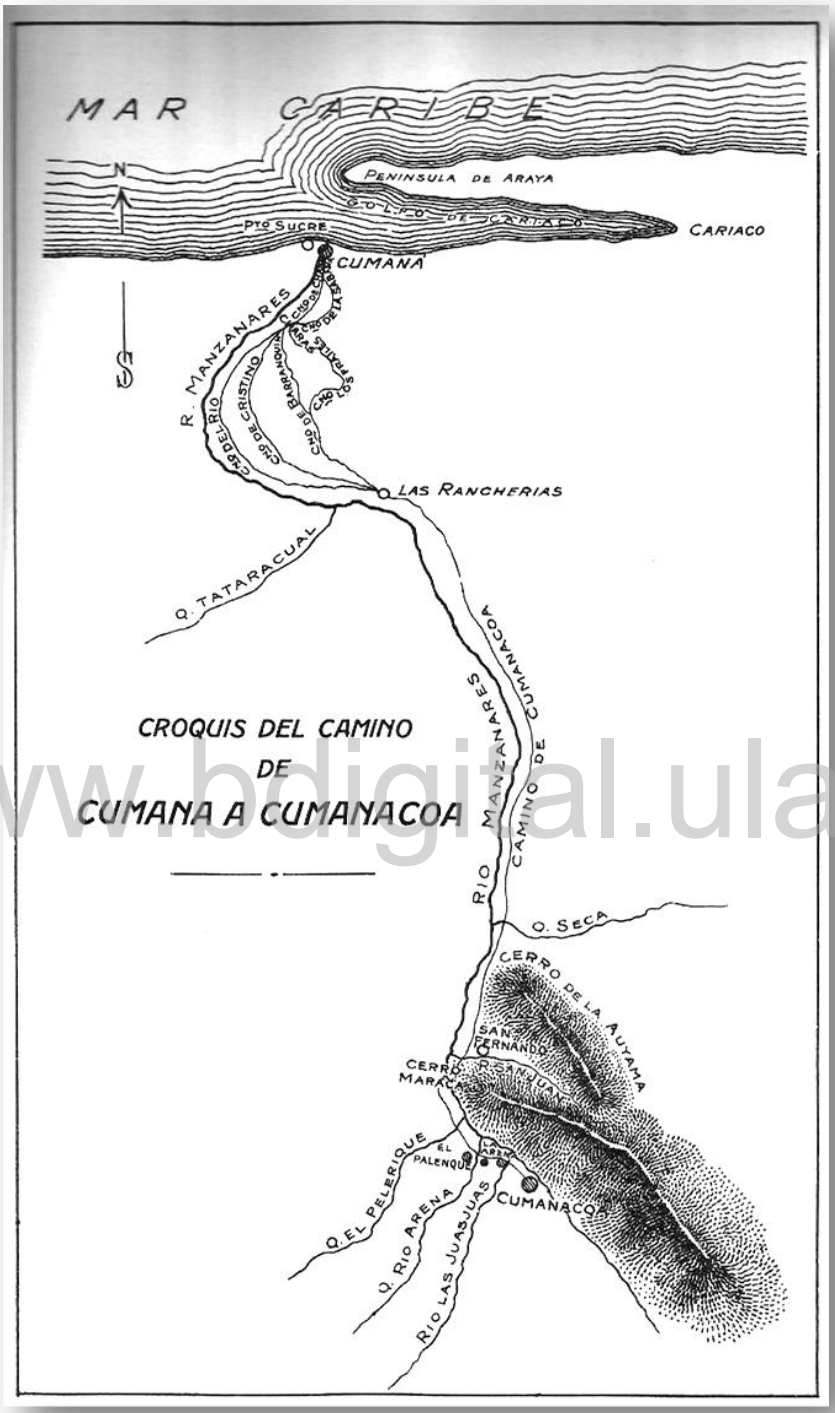
> Entre Cumaná y Cumanacoa sólo se cuenta actualmente con un camino de malas condiciones y en mal estado. Tiene 14 leguas de largo: las dos primeras, como las dos últimas, son carreteras; aquellas con un piso de polvo suelto ó deleznable; éstas, un solo lodazal, por lo menos en la legua que va de la Arena hasta Cumanacoa. Las diez leguas intermedias (10 á 12 por 100), en parte muy angosto (y esto en sitios peligrosos) y todo él extraordinariamente pedregoso y aun peñascoso.[614]

www.bdigital.ula.ve

Otro ambiente a considerar en esta parte del país es el de Margarita,[615] la región insular margariteña estuvo caracterizada por la presencia de pescadores, pastores de caprinos, artesanos y agricultores con condiciones bastantes austeras.[616] No obstante, se desarrollaron factores humanos y geo-culturales que motivó la aventura de comerciantes en toda la costa y el resto de las islas aledañas, de hecho, productos como el guano, los huevos de aves y las tortugas se revalorizaron frente al mercado antillano.

612 Eduardo Arcila Farías. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas…* p. 224.
613 *Ídem.*
614 Ministerio de Obras Públicas. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, Año 1, N° 1, Caracas, 1911, p. 10.
615 Jesús Manuel Subero. *Orígenes de la Cultura Margariteña.* Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1987 .
616 Pedro Cunill Grau. "Historia ambiental y regionalización en Venezuela durante el siglo XIX". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 30, Año 3, Vol. VIII, Caracas, 1990, p. 145.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 85. Croquis del Camino de Cumaná a Cumanacoa
Fuente: Ministerio de Obras Públicas. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, Año 1, N° 1, Caracas, 1911.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

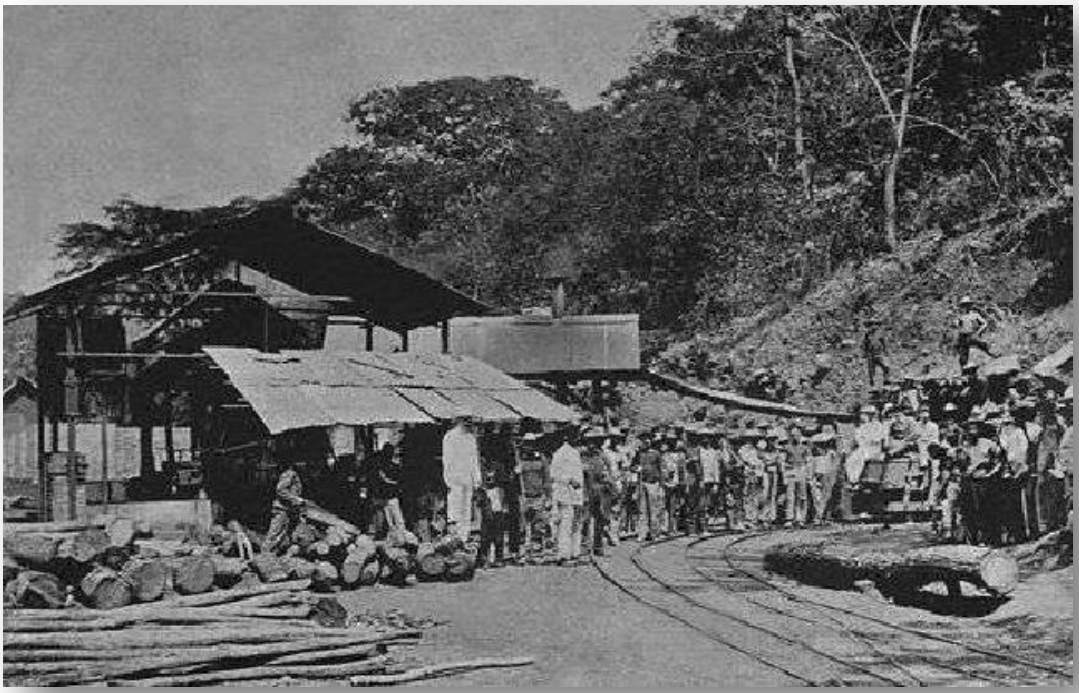


Figura 86. Minas de Naricual. Grupos de obreros de la mina.
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, N° 232 (Caracas, 15 de agosto de 1901), p. 514.
Foto: H. Avril.

www.bdigital.ula.ve

En suma, podemos referir que esta región tuvo su dinámica de movilidad propia alcanzando un comercio que unificaba lo insular, lo costanero y la tierra firme. Una prueba de que la dinámica comercial de extracción minera y comercial agrícola había alcanzado un nivel significativo, es la presencia de medios de desarrollo como el ferrocarril. Pongamos por caso el ferrocarril de The Guanta Company Limited para 1895. Como lo señala la prensa de la época, mantenía una dinámica exigente para correr trenes de pasajeros y carga entre Barcelona y Naricual:

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Anuncios
The Guanta Company Limited
AVISO

En el deseo la empresa de este ferrocarril de corresponder a las exigencias del público en general, hace saber, que desde el 1^{0} de Junio próximo, ha dispuesto correr trenes de pasajeros y de carga entre Barcelona y Naricual y vice-versa, bajo las condiciones siguientes:
Por pasajes de 1^{a} clase: ida…… Bs. 4.
Por pasajes de ida y vuelta……..……Bs. 6.
Por pasajes de 2^{a} clase: ida…… Bs. 3.
Por pasajes de ida y vuelta……..……Bs. 4.
Los fletes de carga se cobraran según tarifa.

En la oficina Central de la Compañía se fijaran las horas de salida de los trenes, y se darán todos los demás informes que se requieran sobre el particular. Barcelona: 25 de mayo de 1895. LA EMPRESA.[617]

De igual manera, el Puerto de Guanta jugaba un papel importante en la exportación e importación de mercancías por lo que se esperaba siempre constancia en su servicio. Por lo que no era de extrañarse que se presentaran quejas por parte de los comerciantes de aquella plaza ante la carencia de caleta en el puerto, lo que ocasionaba "perjuicios á los importadores de mercancías, víveres, etc.", ya que los vapores traían efectos directos para la Plaza de Barcelona, por lo que urgía aumentar el número de caletones que hacían el servicio en el muelle de Guanta.[618]

www.bdigital.ula.ve

Barcos como el Manzanares llegaban regularmente a Guanta, teniendo a este puerto entre su itinerario haciendo escala en Porlamar.[619] Por esta vía entraban muchos productos comerciales, como por ejemplo el Vino de Bugeaud que presentaba la casa P. Lebeault & Ca. de Paris, cuyos folletos impresos buscaban popularizar las "condiciones salutíferas del Vino toni-nutritivo de Bugeaud", el cual, contenía quina y cacao como principales componentes de preparación. De suerte que su promoción se hacía con certificaciones de reputados médicos tildándolo como el "mejor reconstituyente".[620] Por otro lado, los viajes resultaban bastante recurrentes tanto para asuntos de comercio como para la dinámica

[617] "Aviso. The Guanta Company Limited". En: *El Imparcial*, Año 1, N° 50 (Barcelona-Venezuela, 3 de julio de 1895).
[618] "Perjuicios á los importadores de mercancías". En: *El Imparcial*, Año 2, N° 55 (Barcelona-Venezuela, 7 de agosto de 1895).
[619] "Anuncio". En: *El Imparcial*, Año 2, N° 59 (Barcelona-Venezuela, 4 de septiembre de 1895).
[620] "Vino toni-nutritivo de Bugeaud". En: *El Avisador*, N° 40 (Barcelona-Venezuela, Jueves 21 de abril de 1892).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

nacional en general, los vapores permitían mantener unida la centralidad del poder con los Estados federales. Los asuntos relacionados con la administración pública también requerían de esta dinámica viajera:

> Viaje.- El Señor General Nicolás Rolando, Presidente del Estado, partió para Carúpano en la tarde del viernes pasado, a bordo del vapor nacional Manzanares.
> Asuntos relacionados con la Administración pública, han determinado el viaje del Jefe del Ejecutivo á aquella importante ciudad.
> Deseamos sinceramente que el patricio magistrado regrese pronto a esa capital, después de haber cumplido su laudable misión.[621]

En 1913, casas corsas como A. Lucca e Hijos, A. Franceschi e Hijos, Franceschi y Cía, Prosperi y Cía, Raffali Hermanos, Benetti Hermanos, a excepción de Navarro y Berribeitía,[622] exportaban su mercancía por los puertos orientales, haciendo de esta zona un eje importante para la salida y entrada de productos que influían en el contexto económico y sociocultural de la época.

www.bdigital.ula.ve

3.3 Viajes por los Llanos y sus áreas de influencia: ríos, comercio de plumas y ganado

Como se ha señalado anteriormente, la relación de los llanos con el sur del país, y especialmente con el enclave de Ciudad Bolívar como plaza comercial, fue altamente significativa. En toda la región había comercio y se establecían relaciones con los negociantes extranjeros. Lugares como Soledad y la Mesa de Guanipa se encontraban en el tránsito de las rutas, así como los hatos de San Felipe y Zaraza a los que se llegaba a caballo por travesía teniendo como arterias expeditas los ríos de la región. Por consiguiente, el desenvolvimiento de la economía llanera se puede ver desde varios puntos de vista, pero si se sitúa el problema comercial en la vitalidad de las vías de agua que permitían realizar viajes al interior del territorio venezolano y conectar el corazón del país con el mundo, es posible encontrar una "radiografía fluvial" que permite dar cuenta de la dinámica viajera de esta parte neurálgica del territorio nacional.

621 "Viaje. General Nicolás Rolando". En: *El Imparcial*, Año 2, Mes 19, N° 78 (Barcelona-Venezuela, 15 de enero de 1896).

622 Carlos Viso Carpintero. "La Presencia francesa en Paria (1528-1918)"… p. 34.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Un antecedente relevante lo ha planteado Víctor Sánchez Manzano en su artículo "Las rutas comerciales Cojedes-Carabobo1849-1859. Por lo Llanos de El Baúl",[623] estudio donde se describe la integración entre ambas regiones (Cojedes-Carabobo) y su relación con los puertos del norte, producto de la dinámica comercial establecida entre los llanos y la costa. Un hecho significativo de esta relación es que permite apreciar la importancia que alcanzó San Carlos como paso relevante entre la producción de los llanos de Portuguesa y Puerto Cabello. El autor recurre a los relatos de otro viajero, el alemán Karl F. Appun,[624] con el fin de visualizar la importancia de El Baúl como localidad comercial, destacando la relevancia de la vía San Carlos, Tinoco, Tinaquillo y Campo Carabobo, como un camino real importante que era propicio para el tránsito de los productos entre occidente y el centro del país. En fin, tal y como ocurrió en el Sur y el Oriente, los llanos formaron parte de la Venezuela agroexportadora con sus matices y dimensiones híbridas tanto en lo económico como en lo cultural.

www.bdigital.ula.ve

3.3.1 Caminos de agua y dinámica comercial integrativa

En los Llanos, los distintos afluentes de agua dinamizaban la economía de la región y permitían todo tipo de comercio tanto lícito como ilícito. Como lo ha analizado Griselda Villegas en relación al río Masparro, hubo para la época vapores o embarcaciones que surcaron anualmente los ríos afluentes al Orinoco. Masparro, Arauca y Boconó, entre otros, constituyeron en medio de la dinámica mercantil "una esperanza para los pueblos y agricultores de la zona, quienes en su necesidad de comercializar sus productos lograban poner en práctica un intercambio de bienes y servicios".[625] Para la autora, en 1889 comenzaron a navegar dos vapores que llegaron a Ciudad Bolívar procedentes de Trinidad: el "Guanare" y el "Socorro", ambos fueron llevados para navegar por los ríos Apure, Portuguesa y Masparro. Cabe acotar que estas embarcaciones eran propiedad de la *Compañía de Navegación por vapores de Apure y Zamora*, cuyo agente era Alejandro

[623] Víctor Sánchez Manzano. "Las rutas comerciales Cojedes-Carabobo 1849-1859. Por los Llanos de El Baúl". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 45, Año 12, Caracas, 1994, pp. 19-33.
[624] Karl Ferdinand Appun. *En los trópicos*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1961.
[625] Griselda Villegas. *Economía Fluvial por el Río Masparro (1786-1937)* (Tesis de maestría). Portuguesa: Universidad de Carabobo, Maestría en Historia de Venezuela, 2016, p. 86.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Mantilla, la cual, estableció estrechas relaciones con los vapores "Apure" y "Nutrias" para formar la "Estrella Roja del Orinoco", que para entonces surcaba varias las arterias hídricas venezolanas.

Tal vez el aspecto más notorio que influye en la relación viaje-comercio-llanos se al concepto de "lejanía". Este factor espacio-temporal marcaba el ritmo económico, los acuerdos mercantiles y la efectividad de los negocios de la época. Igualmente, ponía a tono la presencia del Estado y el desarrollo independiente de la región llanera con sus hatos. Gradualmente se fue imponiendo la mano fuerte de la "ley", frente a la anarquía local representada en la concepción pragmática y resolutiva del llanero, quien resolvía bajo sus propios términos los conflictos internos. No obstante, a pesar de los riesgos, algunas firmas comerciales enviaban cobradores al interior del territorio para tratar con los clientes, muchas veces al margen de la autoridad capitalina. Estas travesías eran rigurosas por las condiciones del terreno, pero también por la manera de socializar de la gente; las transacciones eran riesgosas, no había una logística bancaria, no había seguridad en los caminos, los cobros y los tratos entre comerciantes y hacendados, acostumbrados a resolver las cosas "a su manera", hacía difícil las relaciones mercantiles más elementales, y la búsqueda de ganancia se imponía ante las normativas y reglamentos nacionales. Como lo expuso Heinrich C. Franzius:

> …Cabalgué un día más hasta llegar donde su padre, le cobré los 3.000 dólares oro, que amarré a mi cuerpo, por cuanto aun no existían bancos en las ciudades pequeñas. La gran dificultad era esconder una suma tan grande y pesada, ya que temíamos ser atacados y asesinados […] El resultado de mi ligereza fue lamentable, ya que cuando llegamos a nuestro destino, se había soltado un botón del cinturón y faltaba 70 dólares, los cuales tuve que reemplazar. Así que de este viaje, no me quedó prácticamente ninguna ganancia.[626]

Por las vías de los llanos se podía llegar al oriente, a Maturín, donde firmas comerciales como Bremen hacían negocios y manejaban un circuito comercial lucrativo. Asimismo, las conexiones fluviales podían entrelazar las regiones llaneras con el Arauca colombiano. El Arauca era un río que fluía paralelo al río Meta, donde vivían algunos

[626] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 27.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

llaneros con una gran capacidad económica. Según los datos del citado autor, algunos llegaban a tener 20.000 a 30.000 cabezas de ganado, lo que representaba una verdadera fortuna.

Griselda Villegas señala cómo para el primero de mayo de 1890, durante el gobierno de Raimundo Andueza Palacio, se aprobó el contrato entre los Ministros de Fomento y Obras Públicas y el señor Pedro Manuel Olaechea; contrato asentado en la *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela*,[627] donde se estableció que el Gobierno Nacional concedía a Pedro Manuel Olaechea, el derecho exclusivo por 20 años de navegar a vapor los ríos Guanare, Cojedes, Portuguesa y Masparro; además, se le garantizó la libre navegación para su línea de vapores desde Ciudad Bolívar hasta las bocas del Uribante.[628] De igual manera, se obligaba a limpiar los ríos Guanare Cojedes, Portuguesa, y éste el Masparro afluente al Apure, desde Guanarito, Baúl, Florida y Libertad, para hacer practicable la navegación por vapor en dichos ríos durante los meses de lluvia.[629] Así, también "del Apure desde su confluencia con el Orinoco y hasta San Fernando, con la finalidad de hacerlo navegable por embarcaciones de vapor de tres pies de calado durante el verano";[630] lo que impulsaba a establecer una línea de vapores desde Libertad, Guanarito, El Baúl y La Florida hasta Ciudad Bolívar.[631]

www.bdigital.ula.ve

3.3.2 Garzas y Garceros

Los viajes eran una forma de conseguirse con el desarrollo material del *puzle* venezolano. La arquitectura cambiante de las zonas llaneras así como el ornato público, eran imágenes visibles para el transeúnte, quien se llevaba una ligera impresión de "cambios" de aquellas localidades encontradas a su paso, por lo que al arribar a otras poblaciones, contaba lo visto y experimentado en su recorrido, sirviendo de mensajero de

[627] La autora se refiere a la *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela* correspondiente al año 1896, Tomo XVI.
[628] Griselda Villegas. *Economía Fluvial por el Río Masparro (1786-1937)...* p. 65.
[629] Para profundizar en este punto consúltese: Argenis Agüero. *Élite, comercio y poder en El Baúl en las dos últimas décadas del siglo XIX* (Tesis de maestría). Valencia (Venezuela): Universidad de Carabobo Maestría en Historia de Venezuela, 2008; y Rafael Urquiola. *La Navegación a través del Río Masparro en Barinas*. Valencia (Venezuela) Universidad de Carabobo, 1999.
[630] Griselda Villegas. *Economía Fluvial por el Río Masparro (1786-1937)...* p. 66.
[631] *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

facto del "progreso" y vehiculizando ideas que lentamente se instalaban en el imaginario colectivo. *El Conciliador*, periódico que circuló en las últimas décadas del siglo XIX en la ciudad de San Carlos de Cojedes, exponía en sus páginas: "El progreso material de un pueblo puede graduarse á primera vista por el lujo exterior de los edificios públicos que llame la atención del viajero observador"[632].

Podría decirse que la prensa de la época, coadyuvó en la consolidación progresiva de una estética moderna cuyos valores trastocaban las formas tradicionales de ver y comprender el mundo. Sin embargo, los avances en la refracción de espacios públicos se entremezclaban con calles en condiciones precarias, las cuales, prevalecieron en buena parte de los llanos venezolanos hasta bien entrado el siglo XX. Así, el mismo mecanismo que informaba de cambios, denunciaba también la presencia de vías en "pésimo estado" que impedían "el tráfico".[633] Este panorama llanero que confrontaba realidades urbanas opuestas, afectó significativamente el comercio a gran escala en la región; de esta manera, las vías fluviales representaban las vías más expeditas, no sólo para el comercio sino para contrarrestar el aislamiento.

www.bdigital.ula.ve

El caso de los llanos venezolanos tiene especial interés debido a que, al extenderse geográficamente desde Colombia hasta el oriente del territorio nacional, enmarca distintas fachadas como el caso de la conjunción entre los llanos y el pie de monte andino.[634] Los llanos fueron en sí mismos un espacio de contrastes en el "mosaico cultural venezolano",[635] en donde se llevaron a cabo esfuerzos para fomentar tanto la economía eminentemente ganadera con prácticas comerciales modernas. La prensa regional de la época —además de constituir un elemento cultural *per se*— suministra al investigador una radiografía de la cotidianidad de los poblados llaneros que palpitaban en las profundidades de la tierra venezolana. Periódicos como *El Deber* de Píritu, *El Acarigueño* de Acarigua, *El Conciliador* de San Carlos de Cojedes o el *Semanario de Apure* de San Fernando, permiten reconstruir parte de la historia cultural de esta región a través de anuncios publicitarios, avisos, noticias y otras publicaciones que dieron cuenta de aspectos como las ideas,

[632] *El Conciliador*, N° 1, Año 1, Mes 1 (San Carlos, 11 de abril de 1886).
[633] "Aviso". En: *El Acarigueño*, N° 2, Año 1, Mes 1 (Acarigua, 14 de abril de 1894).
[634] Virgilio Tosta. *Historia de Barinas 1864-1892*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1989.
[635] Enrique Alí González Ordosgoitti. *Mosaico cultural venezolano. Ensayos.* Caracas: Trópicos, 1998.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

estampas cotidianas, dinámicas comerciales, religiosidad, política local y relaciones interregionales, los cuales, entre otros, demuestran el valor que tenía una plaza o una vía, un local comercial o el progreso material de un pueblo a kilómetros de distancia de la capital.

Un tema bastante interesante en la dinámica comercial de la región llanera lo constituyó, sin duda, el negocio de las plumas de garza.[636] Como refiere Franzius a su paso por Apure:

> En 1884, no dimos cuenta de que los franceses en San Fernando de Apure compraban gran cantidad de fusiles, plomo y pólvora; creíamos que disparaban a pequeños pájaros, ya que guardaban mucha discreción sobre eso. Pronto se supo que cazaban garzas reales blancas, con cuyas plumas se hacían un gran negocio en París.[637]

San Fernando ofrecía para ese entonces una fuente de riqueza basada en el acceso y cacería en los garceros, lo que representaba un atractivo para el extranjero involucrado con el comercio de plumas en el exterior. Este hecho, propio del ambiente llanero, se vio sujeto a un comercio indiscriminado pero con una enorme ventaja para el comerciante. A la distancia, resultan dramáticas las estampas sobre la presencia de tantas garzas en esta parte del país, siempre caracterizada por su riqueza ecológica. Como escribe Franzius:

> Regresando a nuestro viaje por barco, perdidos en la sabana y en el mar por el río, navegamos algunas veces por una especie de avenida con árboles a ambos lados. Se trataba de un garcero en el que anidaban cientos de miles de garzas. Un nido estaba encima de otro y tanto los árboles como los nidos se habían vuelto blancos a causa de la suciedad dejada por dichas aves. Cuando el Capitán Zenón hizo sonar el pito del vapor y los pájaros se levantaron como una gran nube, el espectáculo fue impresionante e imposible de imaginar si uno no lo ha visto antes.[638]

Sin duda, estos y otros aspectos formaron parte de la realidad de los llanos venezolanos.

[636] Alfonso Zerpa. *Explotación y comercio de plumas de garza en Venezuela. (Fines del siglo XIX-Principios del siglo XX*. Caracas: Congreso de la República, 1998.
[637] Heinrich C. Franzius. *Hacia el Oeste. Andanzas de un hanseático…* p. 29.
[638] *Ídem.*

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3.3.3 Ganado: economía y cultura llanera

El ganado vacuno representó, desde el punto de vista sociosimbólico, un elemento comercial y cultural desde su introducción por los españoles a estas tierras durante el período colonial, un recurso fundamental para la alimentación de las comunidades humanas asentadas, un elemento constante en la cotidianidad y el paisaje cultural llanero que llega hasta nuestros días. Por ende, su presencia durante la Guerra de Independencia y durante la Guerra Federal fue crucial. Si bien como se expone en el *Boletín de la Riqueza Pública de los EE.UU de Venezuela* de 1891: "…desapareció casi todo, volviendo a reproducirse de 1823 a 1858", durante los años señalados para este estudio, la región recibió nuevas razas de ganado vacuno las cuales se fueron aclimatando lo que generó la circulación de productos como queso, leche y cueros; para 1864 se estimaban 5.800.000 cabezas de ganado y para el año 1888, 8.476.291. Asimismo, se estimó que la exportación de ganado vacuno entre 1889 y 1890 alcanzó las 11.614 cabezas por un valor de 294.000 bolívares.[639]

www.bdigital.ula.ve

A la par de esta cualidad llanera, se debe destacar que la situación de las poblaciones era en muchos casos precaria, hubo épocas en la que las plagas y las enfermedades impactaron de manera directa en las siembras perjudicando el nivel de vida las personas. Adolfo Machado en su libro *Recopilación de apuntaciones para la historia de Alta Gracia de Orituco hasta el siglo XIX*, deja ver como para 1885 con la llegada del telégrafo a la región también llegó la plaga de langostas:

> ¡Voraz insecto que invadió nuestras campiñas cuando el labriego había dado apenas el primer deshierbo a sus reciente siembras! […] vecindario enteros como el populoso del río Memo, quedaron despoblados por haber emigrado sus habitantes, siendo su refugio predilecto los pueblos de Barlovento donde para entonces donde para entonces no había invadido la langosta.[640]

Para la época, la condiciones de esta parte del país no eran para nada halagüeñas, el entorno marcaba una compleja y difícil situación socioeconómica, marcada por una

[639] Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, julio de 1891, Año I, N° 1, Tomo I, pp. 16-17.

[640] Adolfo A. Machado. *Recopilación de apuntaciones para la historia de Alta Gracia de Orituco hasta el siglo XIX*. Guárico (Venezuela): Edición de la Alcaldía del municipio José Tadeo Monagas, 2008, p. 221.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

acentuada pobreza y un calamitoso estado general donde la población se caracterizaba por altos niveles pobreza y atraso respecto a las ciudades portuarias, en este contexto se hacían visibles las limitaciones financieras que confrontaban las arcas gubernamentales, lo que afligía el desarrollo integral de las localidades y, por ende, del país.



www.bdigital.ula.ve

Figura 87. Altagracia de Orituco
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, N° 258 (Caracas, 1902) p. 569.
Foto: H. Avril.

El letargo que padecía el sistema público educativo, factor fundamental para la consolidación de un espíritu nacional, no solo adolecía de los recursos necesarios para su sostenimiento, sino que el país reflejaba en estas llanuras significativos índices de analfabetismo, insuficiencia e ineficiencia en la infraestructura escolar, carencia de maestros y una situación endeble en materia de instrucción pública. Con Guzmán Blanco, el tema educativo cambio, pero la precariedad se mantuvo hasta bien entrado el siglo XX.

Para estos pueblos del interior del país la situación era bastante difícil, su dependencia de los caminos, picas y trochas eran más que evidente. De hecho, en las mismas calles de las zonas más pobladas la situación era difícil, por un lado, porque las condiciones del terreno así lo obligaban y, por otro, porque la propia dinámica cultural del llanero no ayudaba mucho a mantener el orden requerido. Por ejemplo, transitar por las

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

calles de San Carlos (Cojedes) en 1886, era más que difícil, no solo porque las condiciones naturales hacían su parte, sino porque se encontraban carretas, ganado y bestias en medio de un lodazal propio de las temporadas de invierno, lo que mostraba un panorama muy difícil. Con estas palabras lo reflejaba la prensa de la época:

> Calles.
> Hai algunas que absolutamente no se puede transitar por ellas á ninguna hora del día ni de noche. Unas veces porque están llenas de carretas que formas allí su campamento Otras por estar repletas de ganado i todas en fin por las porquerías de que están cubiertas. ¡Pobres de los que no tenemos bestias para salir á nuestras diarias ocupaciones; puesto que nuestros sueldos apenas nos alcanzan para calzado!
> En pasadas uno de nuestros amigos por huir de un lodazal se iba viendo en el apurado caso de jinetear en los cuernos de una res, saliendo siempre tan mal parado en su aventura que era imposible conocerlo según quedó de enfangado... ¡Nos parece mui justo que la policía ordenara á esos dueños de casas desaseados i que tienen fundaciones de ganado en el centro de la ciudad que limpien sus calles de esas inmundicias de que amanecen llenas; i que á los Sres. dueños de carretas les hiciera comprender que las calles son para transitar i no para transformarlas en cocheras. Mas cuando tenemos muy buenas cocheras en la población —pero ya se vé la economía con perjuicio de todo un pueblo…que creen invecil y sin representantes.[641]

www.bdigital.ula.ve

Sin embargo, el marco de la modernidad impulsaba cambios significativos que rompía con esta idea de la lejanía, en 1891 B. Fernández ensanchaba su empresa tipográfica en Píritu y, bajo el nombre "Botica Esteller", se abrió un establecimiento en esta localidad para ofertar medicinas en la Calle Abreu, cerca de la Plaza Bolívar. Nombres como el del farmaceuta Rogerio Ortega Díaz se hacían notar dentro de la "ciencia del Galeno" como se le nombraba al oficio. De esta manera el pueblo, "que desde antaño benía siendo víctima de nocibos brebajes, despachado á precio de oro á merced de manos incautas",[642] se encontraba con las bondades de la medicina moderna, un aspecto que tenía genera un cambio en la perspectiva cultural de los residentes y de las generaciones que se levantaban en los apartados rincones del territorio nacional.

El correo requería obligatoriamente regularidad en los viajes, pero el gobierno de turno no contaba con los medios para fortalecer una carrera por los territorios más

[641] "Calles". En: *El Conciliador*, N° 7, Año 1, Mes 2 (San Carlos, 28 de mayo de 1886).
[642] *El Deber*, N° 3, Mes 2 (Píritu, Portuguesa, 30 agosto de 1891).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

apartados lo que hacía difícil todo tipo de comunicación, por lo que las relaciones entre los pobladores y los centros de mayor dinámica comercial era relativa. No hay que olvidar que el correo también ayudaba a fomentar las relaciones comerciales para la época. Como se expone en un periódico de San Fernando de Apure de 1876:

> Correo.
> El del Estado continúa con regularidad sus viajes mensuales á los pueblos del Alto-Apure, por la vía fluvial; el Gobierno no ha podido disponer de los medios indispensables para el establecimiento de la carrera terrestre que así se pondría todo nuestro extenso territorio en fácil comunicación, con notables ventajas para el servicio público y para los ciudadanos que podrían estrechar sus mutuas relaciones…[643]

Para tener una idea de la importancia de la navegación fluvial en esta parte del país y su relación con la dinámica ganadera en los llanos, resulta propicio recurrir al trabajo de Adolfo Rodríguez titulado "Trama y ámbito del comercio de cueros en Venezuela. Un aporte al conocimiento de la ganadería llanera"[644]. En este aporte, se aborda la importancia del tráfico de vapores por los ríos y las impresiones que se tenían sobre su influencia comercial. El viajar por esta parte del país representaba entrar en un universo de fuentes de agua o, como escribiría el autor, en un "complot de ríos", llenos de vitalidad, alejados de todo pero interconectados con todo. Sin duda, este escenario confirma la existencia de vínculos culturales microhistóricos entretejidos en el interior del país. En palabras de Rodríguez:

> Comentando los alcances de la navegación por vapores desde Ciudad Bolívar hasta Puerto Nutrias, arriba del Apure, a los 71" de latitud Oeste, 11" en línea recta desde las bocas del Orinoco, celebraba el Viajero Universal Francisco Michelena Rojas las incursiones realizadas entonces hasta Palmarbo, a cien millas al Oeste de Nutrias, por el río Santo Domingo, tributario del Apure, a bastante distancia de su embocadura; por el Portuguesa, tributario igualmente de este río, hasta la población del Baúl, en la confluencia del Cojedes y el Tinaco, apenas a tres días de distancia de la ciudad de Valencia, capital de la provincia de Carabobo; por el Meta, remontando 800 millas del Orinoco y luego unas 450 de aquél, hasta llegar a un pueblo distante apenas dos días de Bogotá, en la Nueva Granada. Ensayos de navegación efectuados ya -en 1867-, faltando por explorar otros ríos, particularmente el Guárico y el Arauca, de suma importancia comercial por

643 "Correo". *El Semanario de Apure*, N° 150, Año IV, Mes I (San Fernando, 19 de agosto de 1876).
644 Adolfo Rodríguez. "Trama y ámbito del comercio de cueros en Venezuela. Un aporte al conocimiento de la ganadería llanera". *Boletín Americanista*, N° 31, Barcelona (España), 1981, pp. 187-218.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> estar en dos grandes provincias criadoras… Se asombraba Michelena de aquella .admirable geografía que aportaba víveres no solamente de Barcelona y Cumaná, situadas a la otra banda del Orinoco, sino también del Meta, viniendo de Casanare, del Apure y aún de provincias lejanas.[645]

De esta manera, se puede observar "el eje de tal proceso de comercialización", representado de manera particular por hombres que conocían muy bien el negocio de las reses, los cueros y todas las encrucijadas que se abrían en el escenario llanero venezolano. En esta región geo-histórica todo se "tramaba" dentro de una caracterización económica propia de la época, que tiene, entre otras, dos miradas representativas: la del llanero venezolano y la del extranjero. En palabras del citado autor:

> El Llano y los llaneros invaden los caminos, los ríos, los puertos, las bodegas de los buques y las calles y plazas de las ciudades, con una fisonomía y halo, que fascina al extranjero comprador. Los remotos consumidores controlan la oferta y la demanda hasta en los propios centros de almacenamiento nativos, provocan las crisis y las sortean, siempre en beneficio de sus estimativas pecuniarias. Y hasta alcanzan a imprimir una nota de descomposición en esos centros urbanizados donde se acumulan las mercaderías y se tasan.[646]

www.bdigital.ula.ve

Así, las condiciones geográficas de los llanos venezolanos vertebraban en gran medida al país, eran como la "espina dorsal" de una nación que se entretejía paulatinamente en una pluralidad de relieves notorios (Figura 88).

[645] Adolfo Rodríguez. "Trama y ámbito del comercio de cueros en Venezuela… p. 217.
[646] *Ibídem.*, p. 207.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 88. Relieve del territorio venezolano. Notabilidad del Llano y sus afluentes

Fuente imagen satelital: https://www.google.com/maps/@8.4632102,-66.8390382,1034325m/data=!3m1!1e3

www.bdigital.ula.ve

Sin duda, el estudio de esta dinámica merece un análisis particular más profundo y detallado; no obstante, la muestra contextual permite situar nuestra temática en un sentido bastante amplio. Pongamos por caso lo planteado por Argenis Agüero en su estudio "El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo XIX"[647], en el cual, el autor da cuenta de cómo el puerto fluvial de El Baúl constituyó el nodo de la región bauleña cuyo *hinterland* fue el puerto de Ciudad Bolívar en el río Orinoco.[648] Según su análisis: "Esta nodalidad expresaba la relación existente entre ese poblado ribereño con los pequeños caseríos de las márgenes fluviales y con otras comunidades de tierra firme, que le complementaban la función de puerto habilitado para actividades de comercio exterior a través del eje Orinoco-Apure".[649]

[647] Argenis Agüero. "El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo XIX". *Mañongo*, Nº 27, Valencia (Venezuela), 2006, pp. 113-140.
[648] *Ibídem.*, p. 113.
[649] *Ídem*.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De esta forma, el auge de la actividad económica de la zona, fundamentada en el comercio, permitió una serie de cambios importantes después de 1864. Gradualmente, la estructuración del eje económico El Baúl-San Fernando de Apure-Ciudad Bolívar "facilitó la actuación e instalación de casas comerciales extranjeras, las cuales fueron el nexo local con el comercio capitalista mundial, usando como sus representantes a connotados miembros de la elite local".[650] Según Agüero:

> La figura del poderhabiente también fue común en los documentos de cobro e hipotecas, a través de ellas el comisionista o representante de la firma ejecutaba cualquier transacción comercial o evento mercantil, facilitando así las gestiones de las casas comerciales en los sitios lejanos a la ciudad donde se hallaba la firma involucrada, ofreciendo esta modalidad la movilidad económica requerida, especialmente en la zona de Los Llanos, donde muchos de los usuarios del crédito eran propietarios de tierras cuya residencia se encontraba alejada del puerto de El Baúl o de San Fernando. Un ejemplo se observa en 1882 en El Baúl, cuando Eliseo A. Borjas actúa como apoderado (según poder otorgado en San Fernando el 22/10/1881) de Minch Kraft y Cª, Vinnner Winter y Cª, Hahn Soch y Cª, Blohn Krohn y Cª en liquidación, Blohm y Cª, Plessman y Cª, y de Andrés Montes, vecinos y del comercio de Ciudad Bolívar, para vender a la Sra. Ana Blanco una casa e bahareque cubierta de teja con su correspondiente solar, ubicada en El Baúl, propiedad de los poderdantes (Protocolo del Dtto. Girardot, 2º trimestre 1882, folios 2 al 6).[651]

www.bdigital.ula.ve

Claro está, para que esta dinámica comercial se diera se requería de la navegación fluvial. Así, el comercio contó con el uso de vapores para la movilización de los productos comerciales-culturales hacia los centros de consumo a escala internacional. Como ejemplifica el autor, el vapor *Nutrias* era un buque de origen norteamericano (de 142 toneladas y 131 pies de largo) que en 1875 realizaba traslados a El Baúl para llevar sus productos hacia Ciudad Bolívar y puertos extranjeros, dinámica en la que también participan bongos y canoas que trasportaban cargas desde caseríos y poblados donde se generaban los productos que se permutaban en los principales mercados de acceso expedito. Sin duda, el comercio influía en el negocio de la navegación, en el cual las firmas comerciales veían en esta inversión un fin lucrativo. El ejemplo del El Baúl planteado por Agüero permite conocer de cerca lo que el autor identifica como la "correlación entre la

650 *Ídem*.
651 *Ibídem.*, pp. 122-123.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

ventajosa situación geográfica de ese poblado y sus actividades comerciales y agrícolas".[652] De esta forma es posible comprender cómo esta localidad se convirtió en "un centro de acopio y de redistribución de los productos y mercancías que, en ese caso específico, se movilizaban tanto en función del comercio exterior como del comercio interior".[653]

El uso de los "caminos de agua" ha sido calificado como uno de los aspectos fundamentales en la evolución histórica del actual territorio venezolano.[654] En primer lugar, porque dentro de la historia cultural que intentamos hacer, los modos de vida de los seres humanos representan una pieza de primer orden en el rompecabezas histórico nacional del siglo XIX; y en segundo lugar, porque las tierras llaneras —poseedoras de grandes ríos y afluentes— dan cuenta de cómo las culturas hidráulicas que se desarrollaron a los márgenes de los ríos, fueron evolucionando como lugares de pernocta y vitalidad social. Por ende, la "libre navegación" estaba en esta parte del territorio más que justificada, los buques mercantes extranjeros y las embarcaciones nacionales requerían de esta movilidad para desarrollar y acrecentar el comercio interior en conexión con otros circuitos fluviales de mayor jerarquía económica.

www.bdigital.ula.ve

> Es muy significativo el interés que se desarrolló en la década de 1880 de solicitar permisos al Ejecutivo para establecer vapores que hicieran el recorrido en el Orinoco, en el Apure y sus afluentes; así como entre Ciudad Bolívar y Trinidad y entre esa ciudad y La Guaira.[655]

En el marco del mencionado estudio de Agüero y Romero se plantea un tema fundamental para nuestro análisis: la magnitud del crecimiento de la navegación fluvial y la relación laboran entre los patrones y los marineros, considerando la dinámica del viaje. El estudio subraya la relevancia de que en 1875 la Asamblea Legislativa del estado Cojedes sancionara una Ley en la que se reglamentaba tanto el sistema de navegación

652 *Ibídem.*, p. 138.
653 *Ídem*.
654 Al respecto véase: Argenis Agüero y Alexandra Romero. "Apuntes históricos sobre la navegación entre los ríos Cojedes y Orinoco". *Tiempo y Espacio*, Vol. 33, N° 64, Caracas, 2015, pp. 405-406.
655 *Ibídem.*, p. 421.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

como lo relativo al comercio y la "relación laboral patrón-marinero".[656] Al mismo tiempo, la mencionada ley da cuenta de los pasos que se seguían para realizar este tipo de viajes.[657]

En primer lugar el dueño (o encargado) de las embarcaciones debía antes de "principiar su viaje" llegar con su tripulación a la Jefatura municipal de la parroquia para hacer notar el contrato en que se comprometían a prestar los servicios, ya fuera para hacer uno o varios viajes, aclarando su calidad de patrón o marinero, según el caso, y dejando claro la retribución convenida de la "cantidad fija por mes o por viaje", obligaciones recíprocas que debían hacerse constar en un libro de registro que para tal efecto llevaban los Jefes municipales de las parroquias en donde habían ríos navegables.

Cuando el contrato era por viaje, la tripulación debía pararse en el puerto a donde fueren por cinco días al servicio del dueño o encargado de la embarcación, sin más remuneración que la estipulada en el contrato. Ahora bien, si la embarcación se paraba más de cincos días se cobraba el exceso. Asimismo, cuando la interrupción del viaje tuviere lugar después de haber salido la embarcación del puerto, los hombres recibían los salarios íntegros que habían devengado como si se hubiera realizado todo el viaje. También tenían derecho a que se les proporcionase transporte al lugar de donde había salido la embarcación.[658]

www.bdigital.ula.ve

Por otro lado, si el viaje se prolongaba voluntariamente "el salario de la tripulación contratada por viaje" aumentaba en proporción a lo acordado, en algunos casos se ajustaba por varios viajes y se exigía el pago de los salarios después de cada marcha. De esta forma, los individuos de la tripulación y el patrón se encontraban sometidos a la ley por compromiso de su servicio hasta que terminaba "el viaje o viajes, según sea el contrato estipulado". Por ende, el que sin la causa que expresaba el articulado se negaba a continuar, perdía su salario y además pagaba al dueño del cargamento, "por indemnización

656 *Ibídem.*, p. 422.
657 *Ibídem.*, pp. 422-424.
658 *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

de perjuicios, el duplo de la cantidad que iba ganando por dicho viaje y si fuere por mes, el duplo del equivalente a un mes".[659]

Conforme avanzaba el siglo, los desplazamientos a vapor se hacían cada vez más recurrentes, las aguas de la República generaban ingresos de múltiples maneras, pero lo más importante es que aumentaba la capacidad de movilización de las mercancías. Las cargas dinamizaban la actividad comercial, por lo que cada vez más salían productos al exterior del país y se incrementaban las importaciones. Navegar el Apure y los ríos del estado Zamora se hacía cada vez menos dificultoso, en tanto posibilidad real de realizar los viajes con fines comerciales; ya la travesía y sus aprietos era otra cosa.

Había ríos navegables, vapores, embarcaciones pequeñas, buques gigantes para las proporciones de la época y pequeños para las condiciones frecuentes de una comunidad aislada de los centros de comercio mundial. De hecho, la presencia de todo tipo de embarcaciones en el país generaba una perspectiva paisajística que impactaba en la concepción cultural de la época. Algunos señalan la animación del movimiento comercial de la región hacia esta época, ya que "además de los vapores en constantes viajes, habían veleros americanos, franceses, ingleses, alemanes y de otras nacionalidades que viajaban con mercancías de importación y frutos de exportación".[660]

www.bdigital.ula.ve

Navegables eran para entonces los ríos Apure, Portuguesa, Masparro, Guanare y Cojedes, entre otros, y se viajaba entre puntos distantes como Ciudad Bolívar, San Fernando, Camaguán y Guadarrama, por mencionar solo algunos de mayor interés. También se llevaban a cabo desplazamientos hacia puertos y lugares de embarques vinculados directamente con el río Orinoco o con sus respectivos afluentes. La navegación a vapor constituyó durante muchos años un negocio de empresas, destacándose y rivalizando una con otra en los espacios acuáticos, hasta que la misma dinámica comercial las fue descartando o aglutinando en consorcios de mayor poder económico. Célebre fue el caso de la *Orinoco Shipping Company*, que asumió el control de la actividad de

659 *Ídem.*

660 Luis Roncayolo. *El río Orinoco y sus afluentes. Navegación, industria y comercio desde 1818 hasta 1920*. Caracas: Tipografía Cosmos, 1934, p. 55.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

navegación comercial en el río más importante de país y en todas sus áreas de influencia, se tienen noticia de que para principios de siglo su presencia era más que notoria en el desempeño de la navegación fluvial orinoquense.[661]

El hecho mismo de que todo este sistema funcionara aunado a los caminos y demás vías terrestres al interior del territorio, se traducía en un acercamiento cada vez más evidente de los productos que vendrían, no solo a jugar un papel comercial, sino un rol trasformador en el imaginario local. La llegada de productos de la industria manufactura o farmacéutica extranjera, por ejemplo, generaba cambios en la percepción de la realidad en estas localidades donde la cultura se veía influenciada, tal y como se puede observar en los anuncios de la época:

> Anuncio.
> Botica Oraa.
> Acarigua.
>
> Medicinas: francesas, inglesas y americanas.
> Despacho esmerado y precios sumamente módicos.
> Nicacio L. Calles h.
> Ofrece al público sus servicios como profesor de música de cuerda y de viento. Lecciones a domicilio y en su casa de habitación
> Acarigua, 1894.[662]

www.bdigital.ula.ve

Esta dinámica era posible gracias a una economía que por sus características atraía inversiones en distintas escalas e incidía directamente en la perspectiva del mundo y de su relación con él. En los Llanos y las zonas noroccidentales, el ganado se convertía en centro de una cotidianidad que imbuía a gente de todos los sectores sociales, pero con patrones culturales distintos. Para algunos, implicaba además cuidar la calidad del rebaño y su sanidad, tema de interés para las regiones que veían dinamizada su economía por este recurso.[663]

---

661 Véase: Marcos Andrade Jaramillo. *El caso de la Orinoco Shipping and Trading Company Limited*. Caracas: Academia Nacional de Ciencias Económicas, 1992.

662 "Aviso". En: *El Acarigueño*, N° 2, Año 1, Mes 1 (Acarigua, 14 de abril de 1894).

663 Naudy Trujillo Mascia. *Historia Social y Económica de la Ganadería y la Sanidad Animal en las Sabanas del Rio Sarare del Estado Lara 1870-1936*. Barquisimeto: R&R Imagen y Publicidad C.A., 2014.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En otros casos, los integrantes de los sectores más desposeídos se veían absorbidos por los mecanismos extraeconómicos impuestos por los designios del caudillaje de la época. Muchos hombres pasaron a integrar las mesnadas y ejércitos particulares de los caudillos para emprender sus guerras,[664] lo cual, puede entenderse como un fenómeno de consecuencias desbastadoras para estas regiones. Otras personas, sin embargo, se desplazaban de manera elocuente por el territorio en andares sociales y comerciales propios de la realidad del época. En todo este escenario el viaje estaba presente, los encuentros entre comerciantes, personas del común y familias enteras permitió un intercambio social y cultural importante.

El contexto del Llano venezolano admite apreciar las relaciones socioculturales en el corazón del territorio venezolano y su extraordinario dinamismo económico en el marco de los Estados Unidos de Venezuela y el comercio internacional. Los hatos, como unidades de producción, cobraron relevancia con el tiempo demandando trasporte, vías de comunicación, mano de obra y tierras después de siglos del "establecimiento de ganado en el llano".[665] Pero también esta dinámica permitió la circulación de bienes apetecidos por la gente que podía adquirirlo llano adentro, ya que por muchos años no hubo una industria manufacturera por estas zonas tan extensas, lo que permitió que cada vez se realizaran más viajes con mercancía al interior de la sabana. Como señala Luis García: "la actividad comercial en los llanos con respecto a manufacturas y enseres fue marginal y esporádica, circunscrita a las caravanas que llevaban mercancías de la ciudad".[666] Así lo escribió Ramón Páez:

> …cobijas, pañuelos rayados de un modelo especial, muy usado por los llaneros, amarrados a la cabeza, cuchillas, machetes y varios otros artículos para cambios que los llaneros aprecian mucho más que el dinero, y por lo que realizan los más rudos trabajos con exposición de sus vidas.[667]

www.bdigital.ula.ve

[664] Véase: José Germán Pacheco Troconis. "Economía y agricultura en Venezuela durante los años del General Cipriano Castro, 1899-1908." *Agroalimentaria*, Vol. 22, N° 42, Mérida (Venezuela), 2016, pp. 81-102.

[665] Vicente Rojas. "Antecedente del hato en los Llanos Occidentales". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 14, Caracas, 1986, pp. 263-274.

[666] Luis García. "El comportamiento de la fuerza de trabajo en el hato de los Llanos Occidentales". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 14, Caracas, 1986, p. 283.

[667] Ramón Páez. *Escenas rústicas de Sur-América o la vida en los llanos de Venezuela*. Caracas: Ediciones Centauro, 1980 p. 23.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

La entrada de productos a la región modificaba la manera de concebir la estética, lo simbólico, la percepción de lo propio y la ostentación, aspectos humanos que jugaban un rol social igual que en otras partes del país (Coro, Mérida, Caracas, Maracaibo, Carúpano o Ciudad Bolívar). He aquí otro aspecto donde se pueden apreciar los vínculos culturales microhistóricos, porque los productos comerciales-culturales permitían el contacto entre la gente, el comerciante y las casas proveedores y abastecedoras. La puesta en escena de un producto como un "pañuelo rayado" era mucho más que la compra/venta comercial; era la posibilidad de obtener un elemento distintivo que ofrecían las Casas Comerciales pero que estaban a muchos kilómetros de los hatos o de los poblados llaneros.

No es fácil imaginar la vida en estas latitudes, dependientes de las condiciones más favorables para poder trabajar, donde el invierno modificaba el tiempo y reubicaba infraestructuras, la fuerza de trabajo se incrementaba y la salubridad se hacía sentir como elementos que se concatenaban e incidían en la vida cotidiana de la gente. Como se puede leer en la prensa de entonces:

www.bdigital.ula.ve

> XI.
> Matadero público.
> De antiguo eran mui conocidos los inconvenientes que presentaba á esta capital la situación del matadero, casi á esta capital la situación del matadero, casi á barlovento, por una parte; y luego en la estación de lluvias el trayecto que los separaba de la ciudad era poco ménos que intransitable. Esto fue parte para que el Poder Ejecutivo resolviera en Agosto último la traslación de todas las partes que constituyen este edificio al extremo occidental y á extramuros de la población. La operación fue rápida, y el lugar tiene todas las condiciones que en el anterior eran negativas así para la salubridad pública como para la fácil conducción de carnes al mercado, quedando vecino al camino principal por donde se conducen ganados á esta ciudad.[668]

La organización y disposición de la experiencia llanera estaban dentro de una dinámica agroexportadora, en este caso pecuaria, donde la relación fundamental entre los sistemas productivos creados bajo la concepción hispánica modelaba gradualmente otro entorno propiamente americano. La ganadería representó una actividad de gran

[668] "Matadero público". En: *El Semanario de Apure*, N° 150, Año IV, Mes I (San Fernando, 19 de Agosto de 1876).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

importancia en el desarrollo histórico de la región, la carne, las pieles y la grasa entraban a formar parte de la vida cultural del pueblo llanero.

En efecto, la ganadería constituyó una las fuentes económicas que sirvió de estampa del paisaje llanero alcanzando su lugar en la comercialización. Si bien en la primera parte del siglo XIX fue afectada por las guerras, los animales siempre jugaron un rol en su aprovechamiento y reproducción. La lenta recuperación de las faenas pecuarias movilizó de nuevo el sector ganadero y aprovechó la exportación de cueros, fortaleciéndose la explotación del potencial ganadero nacional.



www.bdigital.ula.ve

Figura 89. Zaraza. Calle del Comercio
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, N° 365 (Caracas, 1907), p. 173.
Foto: H. Avril.

Esta región del país era compleja y variable en sí misma, tanto que las alusiones divinas formaban parte de las perspectivas económicas de la gente: "Si observamos los tiempos presentes; la sequía, variación de estaciones, las calamidades materiales i morales tenemos que confesar que las Rogativas son de urgente é interesante actualidad".[669] Los

[669] *La Alianza*, N° 2, Año I, Mes I (Tinaquillo, 18 de mayo de 1895).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Llanos sufrían las calamidades de los inviernos, la falta de carreteras y vías que ayudaran a mejorar los niveles de vida de la población. En el marco de la historia ambiental llanera el "deseado invierno" traía consigo muchos inconvenientes y sobre todo dificultades a las vías de comunicación, los caminos intransitables eran un obstáculo para los viajes, se gastaban días enteros a la hora de poder alcanzar la distancia necesaria. Como lo expone la prensa:

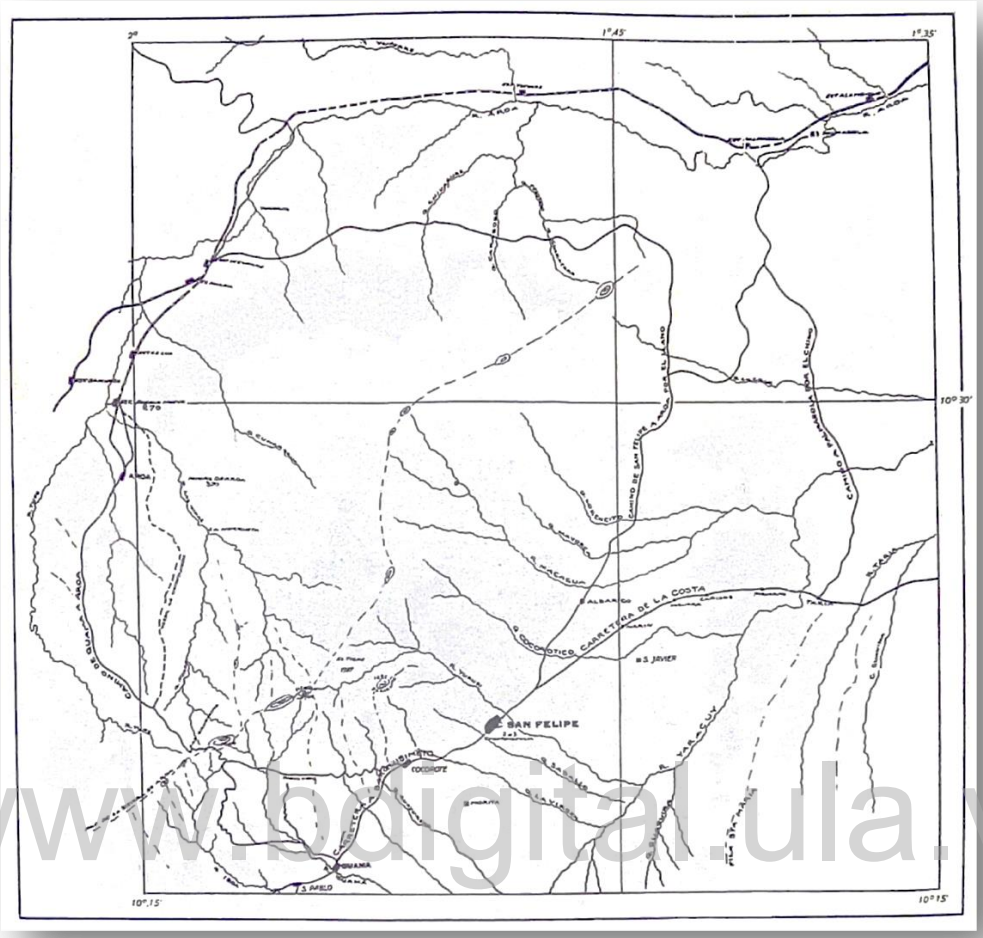
> Carretera_ Si no es engaño, quiere presentarse el deseado invierno, y con él los inconvenientes que lo acompañan, entre otros las dificultades de las vías de comunicación. La carretera de Valencia á esta población, se pondrá intransitable, ya veremos los coches suspender sus viajes por no pasar, los pasajeros gastan un día entero para llegar á Valencia, cuando no se gasta sino mediodía en la estación buena; los carreteros desesperarse en un mar de lodo.
> Hasta hoy ha sido imposible conservar las carreteras, porque el sistema adoptado para ello non da resultado; en efecto se decretan 20 ó 30 mil pesos para reparación de un trozo de carretera, se nombra un gran tren de empleados, la mayoría parte innecesarios etc. Y el resultado final es que se agotan los reales, y la carretera sigue más ó menos en el mismo estado.
> Que se dé unos mil pesos á una junta compuesta de tres ó cuatro carreteros buenos, y se verá que el trozo de carretera de las Manzanas de Tinaquillo á Guayabal en Carabobo, se hará por lo menos transitable, pues que como dice vulgarmente *al que le interesa, mejor remedia el mal.*[670]

www.bdigital.ula.ve

En este marco, la dinámica viajera integraba el llano, los ríos, la movilidad humana y la cultura agropecuaria. La tierra se convertía en el eje sobre el cual giraba la conversación inmediata: el ganado, el viaje, la agricultura y la cosecha estaban articulados, así como la sequía, el progreso, las plantaciones y la cría de ganado, las cuales formaban un cuadro que determinaba en gran medida la calidad de vida de la gente del Llano y más allá. Sin duda, la región llanera representó un ámbito ganadero relacionado con la riqueza que incluía grandes exenciones del territorio nacional.[671] La ganadería ha representado para esta región histórica un factor de primer orden que ha merecido importantes estudios sobre su relevancia y trascendencia, lo que no debe verse como un factor adicional sino sustancial en la dinámica económica de la segunda mitad del siglo XIX.[672]

[670] "Carretera". En: *La Alianza*, N° 5, Año I, Mes I (Tinaquillo, 8 de Junio de 1895).
[671] Eleazar Córdova Bello. *Aspectos históricos de la ganadería en el Oriente venezolano y Guayana*. Caracas: ediciones Historia, 1962.
[672] Julio De Armas. *Ganadería en Venezuela. Ensayo Histórico*. Caracas: Imprenta del Congreso de la Republica, 1974.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 90. Plano que muestra las vías existentes entre el Estado Yaracuy y el Ferrocarril Bolívar

Fuente mapa: Ministerio de Obras Públicas. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, Año 1, N° 1, Caracas, 1911.

Con la llegada de los proyectos ferrocarrileros, la dinámica fue cambiando y la idea de desarrollo y progreso se consolidó. Sin embargo, los pueblos llaneros mantuvieron una manera de ser y de estar muy a tono con su propia dinámica interna. Con el advenimiento del siglo XX, los proyectos viales estimularon cambios en las formas de mercadear y de concebir los puntos de salida y entrada en tan vasta región, por lo que conocer de fondo lo imbricado de cada palmo de tierra llanera significa "radiografiar" hechos y momentos que forman parte de un proceso histórico complejo que incluye el viaje y sus motivaciones:

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Despedida.
> No pudiendo despedirnos personalmente por la premura de nuestro viaje, lo hacemos por medio de estas líneas, dando á nuestras amistades las más expresivas gracias por las bondades con que se han exprecibas gracias por las bondades con que se han servido honrarnos y, gustosos nos ponemos á sus gratas órdenes, el primero en Yaritagua y demás en Barquisimeto.
> Concepción Escalona hijo
> Rafael Ramírez Roselino Escalona.[673]

3.4 Viajes a Puerto Cabello: paisaje y horizontes indeterminados

Uno de los escenarios más relevantes en la historia de los viajes comerciales en la Venezuela agroexportadora lo constituyó Puerto Cabello. Después del puerto de La Guaira, la costa carabobeña representó uno de los ejes comerciales más dinámicos de la segunda mitad del siglo XIX. Su presencia y desarrollo hunde sus raíces en el periodo colonial, ya que desde entonces se había convertido en el segundo puerto en importancia en la antigua provincia de Venezuela, jugando un papel significativo en la dinámica de importación y exportación de esta jurisdicción.[674] Puerto Cabello tuvo la fama tempranera de recibir distintos productos de las regiones aledañas, así como mercaderías para el embarque al exterior; muchos arrieros y transeúntes marcaban con sus pasos el ritmo comercial. Así lo dejaba ver la prensa de la región:

www.bdigital.ula.ve

> Caballeriza.
> En el fondo de casa-almacén de los señores Antich y C[a], hemos montado una espaciosa y cómoda caballeriza, en la cual recibimos bestias para su cuido, tanto de los caballeros residentes en este puerto, como de los transeúntes. También las aceptamos para su venta, mediante una módica comisión. Nada ofrecemos, porque en base única de nuestra convivencia dar cuida y esmerada asistencia á las bestias que se nos confíen, aparte, de la quidad en los precios.
> Cubillan y Silva
> 6-2
> Mayo de 1877.[675]

673 "Despedida". En: *El Acarigueño*, N° 3, Año 1, Mes 1 (Acarigua, 21 de abril de 1894).
674 Felipe Herrera Vial. *Viajeros por tierras de Carabobo*. Valencia: Universidad de Carabobo, 1971.
675 "Caballeriza". En: *El Comercio*, N° 54, Año I, mes VII (Puerto Cabello, 15 de mayo de 1877).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El puerto representaba el punto de partida y llegada para todo tipo de viajeros que buscaban adentrarse al interior del país por los caminos y picas habilitados hacia el sur. Asimismo, eran receptáculo de embarcaciones que procedían de poblaciones y puertos cercanos que tenían la intención de vincularse al comercio agroexportador. Esto hizo que creciera una fuerte actividad comercial, haciendo de la localidad una ciudad portuaria. Por otro lado, si bien los caminos se encontraban también en estados menesterosos, no dejaban de ser transitados con el fin de poner en circulación los productos comerciales desde sus zonas de origen hasta las áreas portuarias.

Con el tiempo, esta dinámica económica fomentó el desarrollo de vías férreas como las construidas por los ingleses para las Minas de Aroa y Tucacas (1877), el ferrocarril de Puerto Cabello-El Palito y el ferrocarril de Puerto Cabello a Valencia. Por consiguiente, no es extraño que en estas zonas se asentaran comerciantes extranjeros, ya que tanto las condiciones geográficas como estratégicas hacían que tanto alemanes, ingleses y franceses como españoles e italianos, vieran sus ventajas con el propósito de realizar actividades económicas y desarrollaran una inquietud por la búsqueda de inversión y beneficios. Eso hizo que con el tiempo se fueran instalando importantes casas comerciales, destacándose las germánicas, las cuales demostraban tener un interés particular por el comercio de exportación e importación al lado de algunas firmas nacionales. Sobre esto, afirma José Murguey:

> En el año de 1881, formaba parte del "Directorio Comercial" de esta ciudad, compañías como "Blohm, Boulton, Ermen-Kempf, Lesseour, Römer, A. Lowenhelm, Aschter Hermanos, Meyer Cohen, quienes se dedicaban al comercio mayor de mercancías, compradores y consignación de frutos; comisionistas y agentes de empresas extranjeras" a estas se agregaban otras: E. Berrizbeitia, C. Brandt, Rivas-Braasch-Fensohn, J. J. Frey, J. Sturupp y Cía, F. Acosta, R. S. Hill, Hagan y Beselin, Fuentes y Rivero, J. C. Guruceaga, M. Balada, M. Pons, J. Acevedo, S. M. Alegrett y Cía, F. S. Cooper, P. Noblot, B. Capriles, etc. , muchas de las cuales por no decir todas, tenían representantes en la ciudad de Valencia y otras plazas del país.[676]

[676] José Murguey. "Construcción del Ferrocarril Puerto Cabello a Valencia". *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Tomo LXXXI, N° 318, Caracas, 1997, p. 75.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En este escenario, el puerto se convirtió en centro de arribo de productos del interior de país, los caminos de recua se conectaban con otras líneas de desplazamiento, propias del circuito económico de la zona. Si bien los frutos de la tierra venezolana tardaban días en llegar, los enlaces entre los distintos medios de transporte se hacían en función de llegar a Puerto Cabello, un ancladero seguro y cercano para muchos.

3.4.1 Tiempo, estampas y notas de prensa

Con el tiempo, la misma dinámica portuaria obligó la mejora de los caminos y una toma de conciencia respecto a la necesidad de conectar no solo a Valencia como ciudad principal sino también a todas aquellas áreas potencialmente económicas. Toda esta dinámica comercial entretejió estampas de una realidad socioeconómica que giraba en torno al puerto; las calles de la ciudad mantenían una imagen de "antaño" pero al mismo tiempo a tono con la circulación de mercancía que iban por mar, así lo apuntó la viajera francesa Jenny de Tellanay en su libro *Souvenirs du Venezuela*.[677]

www.bdigital.ula.ve

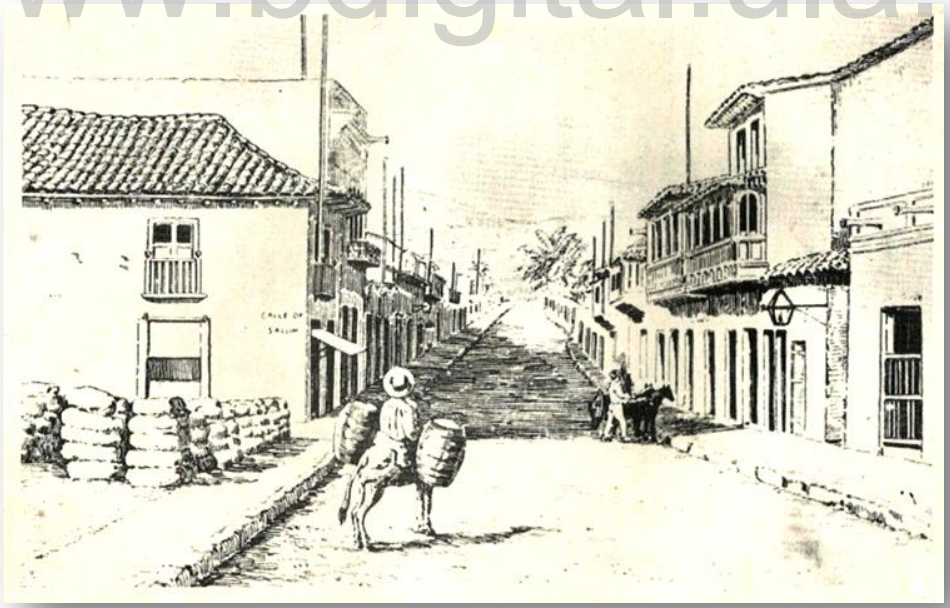


Figura 91. Calle Comercio de Puerto Cabello.
Fuente: Jenny de Tallenay. *Souvenirs du Venezuela*. París: Librairie Plon, 1884, p. 170.

[677] Jenny de Tallenay. *Souvenirs du Venezuela. Notes de voyage*. París: Librairie Plon, 1884.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Es importante señalar que para la región noroccidental del país, Puerto Cabello significaba un punto de enlace de gran valor. En una época donde la agricultura daba vida a las poblaciones del país, los principales puertos motorizaban su supervivencia comercial. Como lo hacía ver la prensa de 1895 en Tinaquillo:

> Cosecha. - A pesar de la sequía ordinariamente fatal para las plantaciones de café; estas, según informes dan grandes esperanzas. La cosecha venidera es una cuestión de vida ó muerte para nuestra agricultura, no menos que para nuestro comercio, porque dos años seguidos de cosecha mala han reducido á nuestros pobres agricultores á tal estado de penuria que no las he sido posible cumplir sus compromisos con el comercio.[678]

La presencia de embarcaciones provenientes de distintos destinos (nacionales e internacionales) daba cuenta de la importancia de la ubicación de Puerto Cabello. El movimiento marítimo durante la segunda mitad del siglo XIX, permite observar la dinámica portuaria a razón de que servía de confluencia de buques, goletas, cargamentos, casas comerciales, arrieros, etc., que daban vida a la ciudad y principalmente a Valencia. Como lo expone la prensa de la época:

www.bdigital.ula.ve

> Movimiento Marítimo
> Bahía
> De Puerto Cabello
> Entradas y Salidas de Buques
> Mayo 12.- Goleta americana J. B. Willard, capitán Strobrid, de Nueva –York y La Guaira con carga, consignada á los señores Boulton y C. Balandra nl. *Tenería*, capitán Dupuy, de Chchiriviche con carga, Cachucha nl. *Santa Bárbara*, patrón Weffer de Chichiriviche con carga.
> Mayo 13.- Balandra nl. Antonia, capitán Roger, de Tucacas con carga. Vapor francés *Guyane*, capitán Novellon, de Trinidad, Carúpano, Barcelona y La Guiara con carga, consignado á los señores L. Adone y C. Balandra nl. *Elvira* capitán Neuman, de Tucacas con carga. Goleta nl. *Dolores Amalia*, capitán Cadieres de La Guaira con carga. Balandra nl. *Joven Mercedes* capitán Eduarte, de Chichiriviche con carga. Goleta nl. Amour, capitán mascase, de Tucacas con carga.
> Mayo 14.– Barca inglesa W.L.V., capitán Vanglam, de Tucacas con carga, consignada á los señores Boulton y C. Bergantín español *Guaireño*, capitán Noms, de Trinidad con carga, consignado al señor Mariano Ponds. Balandra nl. Luis Antonio, capitán Camacho, de Tucacas en lastre.
> Mayo 15.- Goleta nl. Antonia, capitán Maduro, de Maracaibo con carga, consignada a los señores Blohm y C. Bote nl. *Salvador*, patrón Gil, de

[678] "Cosecha". En: *La Alianza*, N° 1, Año I, Mes I (Tinaquillo, 11 de mayo de 1895).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Ocumare con carga. Bote nl. Joven Carmen, patrón Bolívar, de Ocumare con carga.[679]

Sin duda, la influencia del comercio permitió un desarrollo considerable, aunque esto no se traducía necesariamente en bienestar para sus habitantes. Como señaló José Martí: "Se deja a Curazao, y a las pocas horas se llega a Puerto Cabello, pequeña ciudad pobre y casi arruinada, que hace todo el comercio de Valencia, la segunda ciudad del país, y muy cercana al puerto.[680] Puerto Cabello extendía su utilidad y diversificaba los rubros exportables, por lo cual se hacía mencionar en las bitácoras de los navíos y su orientación al Caribe amplificaba los mercados extranjeros junto con los cambios de la región. Los artículos de comercio, después del relajamiento de las regulaciones, surcaban la cordillera de la costa y más allá proveyendo a las comunidades y ciudades alejadas del mar, supliendo sus necesidades.

www.bdigital.ula.ve



Figura 92. Entrada del Puerto (Puerto Cabello)
Fuente: Jenny de Tallenay. *Souvenirs du Venezuela*… p. 165.

[679] "Movimiento Marítimo". En: *El Comercio*, N° 54, Año I, mes VII (Puerto Cabello, 15 de mayo de 1877).
[680] José Martí. *Obras completas.* La Habana: Centro de Estudios Martianos CEM, Editorial de Ciencias Sociales, 2011, Vol. 19, p.157.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El incremento en las importaciones iba a la par del crecimiento de las exportaciones, de hecho las casas de comercio se vinculaban con el capital europeo y norteamericano evidenciando el valor de las cargas cotizadas por las autoridades aduaneras. Así lo expresaba la prensa de la época:

> Comercio-Movimiento marítimo- Importación y Exportación-Noticias extranjeras-Inserciones –Religión – Avisos –Variaciones y Literatura.
>
> El progreso del comercio y de todas las industrias y negocios se debe en Europa y América á la multiplicidad de anuncios – todo debe anunciarse. Ese es el gran secreto de la propiedad industrial – (La Voz Pública).[681]

Si bien esta dinámica estaba sujeta a las vicisitudes políticas, la producción de las cosechas y las condiciones climáticas de las zonas agrícolas, Puerto Cabello nunca perdió su enclave geoestratégico, hecho importante si se analiza la dinámica de la economía comercial de América Latina para el periodo 1870-1914.[682]

www.bdigital.ula.ve

3.4.2 Economía de puerto y comunicaciones

Al ser un puerto tan importante desde el periodo colonial, esta dinámica socioeconómica que entrelazaba a Valencia con su puerto de manera casi natural, se consolidó durante el periodo republicano. En el marco de la Venezuela agroexportadora, la producción de los pueblos ubicados al sur demandaban acceso y caminos cada vez más expeditos, la construcción de carreteras estaba más que justificaba en el marco del andamiaje comercial del región y el desarrollo de la economía del país. [683] Como bien lo explica José Alberto Olivar:

> Desde la época de la colonia se configuró en torno al eje Valencia-Puerto Cabello una dinámica social y económica que se ha conservado a lo largo del tiempo. Aquel nexo de comunicación que sirvió de puerta franca para la salida de la producción agroexportadora de las tierras lejanas de la costa,

[681] *El Diario Comercial*, Año I, Mes XI, N° 248 (Puerto Cabello, Diciembre 22 de 1881).
[682] Consúltese: William Glade. "América Latina y la economía internacional 1870-1914". En: Leslie Bethell (Ed.). *Historia de América Latina*. Barcelona (España): Crítica, 1986.
[683] Rafael Cartay. *Historia económica de Venezuela 1830-1900*. Valencia: Vadell Hnos. Editores, 1988.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> estuvo presente en el centro del debate a favor del mejoramiento de las comunicaciones interiores de la provincia.[684]

No hay que olvidar que en Puerto Cabello las entradas de frutos "no han dejado de tener alguna importancia y asimismo las ventas de productos y también de mercancías en general".[685] La llegada de productos procedentes de las regiones productivas aledañas confirmaba la ubicación acertada del puerto comercial, el cual ampliaba las posibilidades de aumentar el intercambio y generaba mayores ingresos a los actores involucrados. Como lo ha expuesto Catalina Banko, el asiento de Puerto Cabello, gracias a las fluidas relaciones con los centros productores del interior del país, se vigorizaba debido a su ubicación adyacente a "una tranquila ensenada que permitiría la carga y descarga con rapidez y bajos costos".[686] Por la misma razón, las vías ferrocarrileras gozaban de tan buena aceptación, eran fundamentales para la movilización. Igual que ocurría en otras regiones del país, los caminos de hierro permitían acercar personas y productos a los principales ancladeros. Como se puede certificar en los anuncios de la época:

www.bdigital.ula.ve

> AVISO PÚBLICO
> A los hacendados, comerciantes y habitantes del Estado Yaracuy y otros Estados vecinos.
> La compañía del ferrocarril Bolívar tiene el gusto de avisar al público por el presente; que desde hoy en adelante recibirá frutos y mercancías en la estación del ferrocarril en Palma–Sola para ser conducida á Puerto Cabello y Viceversa…[687]

> Ferrocarril de Pto-cabello á Valencia.
> Hoy y mañana, correrá únicamente un solo tren de pasajeros, saliendo de este Pto. á la 1 a.m. y de Valencia á la 1,30 p.m.
> Desde el lunes 1° de Septiembre correrán por itinerario, si no hay nuevos derrumbes, de Pto-Cabello, en la mañana 8 a.m; en la tarde 2,55 p.m. De Valencia en la mañana 8, 30 a.m. en la tarde 3.25 p.m.
> La Administración
> Pto. Cabello, Agosto 30 1890.[688]

[684] José Alberto Olivar. "La construcción de la carretera Valencia-Puerto Cabello en el siglo XIX". *Mañongo*, Nº 26, Valencia (Venezuela), 2006, p. 25.
[685] "Aviso público". En: *El Comercio*, N°54, Año I, mes VII (Puerto Cabello, 15 de Mayo de 1877).
[686] Catalina Banko. "La dinámica del comercio exterior venezolano (Siglo XIX)"…
[687] "Aviso público". En: *El Comercio*, N°54, Año I, mes VII (Puerto Cabello, 15 de Mayo de 1877).
[688] "Ferrocarril de Pto-cabello á Valencia". En: *Boletín de Noticias*, N° 217, mes XI (Puerto Cabello, 4 de septiembre de 1890).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Igual que en los puertos orientales, durante el siglo XIX un buen número de comerciantes extranjeros se asentaron de manera estable en Puerto Cabello, ya que la ciudad-puerto no solo era atractiva para la inversión económica, sino también representaba un lugar apto para conformación de sus hogares. Este tipo de nexos determinaron un acercamiento más íntimo con las dinámicas socio-culturales de la nación y propiciaron la participación de foráneos en las finanzas públicas.[689]



www.bdigital.ula.ve

Figura 93. Viajeros en el ferrocarril alemán Caracas-Valencia a finales del siglo XIX
Fuente: Carlos Alarico Gómez. *La Amarga Experiencia (El Bloqueo de 1902).* Caracas: Ministerio de Educación, Dirección de información y Relaciones, División de publicaciones, 1983. (Título original de la foto: "Ferrocarril alemán Caracas-Valencia a fines del siglo pasado". Destacamos de la fotografía al sujeto histórico delante del ferrocarril).

3.4.3 Puerto Cabello a principio del siglo XX

Para principios de siglo XX, Yaracuy aún tenía dificultades para sacar sus productos, por ende viajar por los caminos medianamente expeditos era una tarea constante; había quienes tomaban el largo camino de Nirgua, otros preferían transitar la Sierra de Aroa con el fin de bajar hasta la estación Pueblo Nuevo del ferrocarril Bolívar, esto se hacía por el intrincado camino de recuas cuyo descenso ponía en peligro la

[689] Tomás Enrique Carrillo Batalla. *Historia de las Finanzas Públicas en Venezuela*. Caracas: BCV, 1984.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

mercancía, las recuas y la propia vida de los viajantes. Por otro lado, los viajeros que surcaban los caminos de Guama y Chivacoa recorrían hasta 40 kilómetros desde Guama por las sabanas hasta alcanzar el pie de la montaña desde donde ascendían por caminos serpentinos, lodosos, escambrosos y peligrosos. Alfredo Jahn señalaba en 1910 que:

> A pesar de lo largo que resulta la vía de Nirgua para la exportación a Puerto Cabello de los productos del Yaracuy, y á pesar del pésimo estado en que se halla el camino de recuas desde la cumbre hasta el río Yaracuy es esta la única vía de que dispone el estado a los fines indicados. El café, el cacao, el arroz y los frutos menores en que abunda aquel rico estado, gastan nada menos que 6 días para llegar á Puerto Cabello y pagan en la actualidad B 18 por carga.[690]

El estudio de la Sala Técnica del Ministerio de Obras Públicas sobre los caminos de Yaracuy, señaló para 1910 la importancia que tenía "dos vías principales para la importación y exportación: la de San Felipe a Nirgua, Valencia y Puerto Cabello; y la carretera de la Costa, de San Felipe á Puerto Cabello, por Urama, Morón, Alpargatón y El Palito."**[691]** Considerando las mediciones de la época se contabilizarían al menos 169 Km. entre San Felipe y Puerto Cabello, incluyendo la participación del ferrocarril. Esto implicaría considerar al menos tres días de viaje por la otra vía entre terrenos bajos y anegadizos aumentando así el costo del flete según la estación seca o lluviosa.

www.bdigital.ula.ve

Un aspecto importante que tomaban en cuenta los viajantes era en posibilidad de llegar a su destino con el fin de resguardarse durante los períodos de lluvias.[692] En consecuencia, la explotación de los productos se veía amenazada ya que los caminos de recuas no eran aptos para conducir las cargas hasta puntos seguros del circuito comercial. Si bien es cierto que los ferrocarriles, las carretas y los navíos permitían una mayor aceleración en los desplazamientos eras las bestias de carga las que cobraban protagonismo en camino como el de San Felipe a Palmasola por la pica de El Chino o por el camino de Guama a Aroa.

690 Ministerio de Obras Públicas. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, Año 1, N° 1, Caracas, 1911, p. 17.
691 *Ibídem*, p.18.
692 Horacio Jorge Becco. *Mirar con ojos ajenos: viajeros por Aragua y Carabobo*. Caracas: Fundación de Promoción Cultural de Venezuela, 1997.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 94. Puerto Cabello, 1910
Fuente: Colección Henrique Avril. *El Desafío de la Historia*, Año 3, N° 22, p. 68.

www.bdigital.ula.ve

De igual forma ocurría con el estado Lara cuya principal vía lo llegó a representar el ferrocarril, como lo señaló la Comisión Científica Exploradora del Occidente de Venezuela en Octubre de 1910,[693] y señalar que los tres centros productores para entonces eran Carora, Acarigua-debido a su comunicación con el llano y Tocuyo. En el caso de este último, la comunicación con Barquisimeto era directa gracias a una carretera que facilitaba el tráfico regular. No obstante, la vía de Carora llegaba a ser intransitable para carros, teniendo los viajeros que usar las célebres recuas; ya para la época se tenía noticia de un camino que unía a Carora con el Lago de Maracaibo por San Timoteo.

[693] *Ibídem.*, p. 22.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3.5. Viajes a La Vela y Coro: una mirada peninsular

Otro de los ángulos que genera interés en la historia de los viajes comerciales en Venezuela durante el periodo 1864-1914 es el que conecta el extremo norte del país con el Caribe holandés, teniendo como principal protagonista el puerto de La Vela (Coro). Un contexto que hilvana, como ha escrito Isaac López, "una historia unida por caminos de agua", la cual congrega en un contorno común tanto a las Antillas Holandesas como a la Península de Paraguaná. En sus palabras, la región histórica de Coro "…no culmina al norte en el Cabo de San Román. Su frontera está más allá, en aquellos territorios nombrados por los conquistadores españoles como las *Islas de los Gigantes*, y los cuales conocemos hoy como Aruba, Curazao y Bonaire".[694]

El devenir de la región permite identificar procesos particulares de un segmento del territorio nacional que muestra un alto grado de complejidad en sí mismo, pero que se amplifica aún más en el mosaico geocultural del país. La historia del comercio en toda esta región es multidimensional y hunde sus cepas en el pasado prehispánico, donde la relación entre las comunidades indígenas con el Caribe era notoria, acrecentada después por la presencia europea, la cual ha dejado su huella hasta hoy. Como lo han estudiado David Chacón y Pablo Moreno:

> Al conocer la región coriana se hace evidente la influencia de las Antillas Holandesas, reflejada en la existencia de rasgos propios de la arquitectura antillana en las edificaciones, así como una notable presencia de apellidos arubanos y curazoleños en la población, tales como Oduber, Weffer, Arends, Laclé, Raffé, Refunjol, Wever, Maduro, Bueno, Dovale, De Lima, Thielen, Bee, Curiel, Boucot, Blanchart, Wanderbiest y Trompiz, entre otros.[695]

www.bdigital.ula.ve

[694] Isaac López. "Prólogo". En: David Chacón y Pablo Moreno. *Influencia de Aruba en la dinámica histórica de Paraguaná (1840-1850)*. Mérida (Venezuela): CORPOTULIPA, Fundación León Bienvenido Weiffer, Grupo Tiquiba, 2014, p. 15.

[695] David Chacón Torres y Pablo Moreno Urbina. *Influencia de Aruba en la dinámica histórica de Paraguaná (1840-1850)*. Mérida (Venezuela): CORPOTULIPA, Fundación León Bienvenido Weiffer, Grupo Tiquiba, 2014, p. 18.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 95. Coro: Palacio de Gobierno
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, N° 309 (Caracas, 1904), p. 673.
Foto: H. Avril.

www.bdigital.ula.ve

Los viajes a la península permitían conocer y reconocer espacios vitales y sociedades humanas que se encontraban anclados en tierra, pero con una proyección directa al mar y a las islas cercanas. Además, el espacio geográfico permitió el desarrollo de un conjunto de actividades que vinculaban tanto a nacionales como extranjeros. No hay duda de que los vínculos entre el Caribe, la península y el interior del territorio occidental venezolano marcaba una dinámica agraria y mercantil donde las comunicaciones ean el pulso de la economía. Aunque, por otro lado, no se debe obviar el papel que jugó el contrabando desde el periodo colonial, ya que junto al comercio lícito rotularon un eje económico-cultural en esta parte del país que se vio influenciado en el siglo XIX con el advenimiento de la república. Así lo ha explicado Cristian Camacho:

> De manera natural, entre los puertos venezolanos y las diversas economías del Caribe (S. XVIII), existía un poder de atracción mutuo en lo económico y comercial, que estimulaba el proceso para explorar las necesidades y ganar dinero. Esta dinámica originaba la frecuente arribada de naves mercantes a las playas de la península de Paraguaná, Así, cualquier puerto, fondeadero o muelle de ocasión, repentinamente podía transformarse en un concurrido mercado público, dada la

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> necesidad de provisiones que tenía la gente, y la creciente afluencia de embarcaciones repletas de mercancía.[696]

Posterior a la Guerra Federal, la balanza se inclinó por la necesidad de conocer el potencial de las regiones y su riqueza. Toda la información relativa al comercio era valorada en grado sumo. Publicaciones como el "Anuario del Comercio, de la Industria, etc., de Venezuela", buscaban poner en circulación el conocimiento comercial con el fin de impulsar la obtención de beneficios para el país, ya fuese por vía de las minas, de las industrias y/o la agricultura, entre otros. De esta manera, se aspiraba elevar el grado de adelanto material e intelectual del país. Igualmente, se daba a conocer la importancia de la relación entre Curazao y Aruba:

> Coro comercia con Curazao y Aruba, y también con el Estado Lara; y algunas casas mercantiles de su localidad lo hacen directamente con Europa. Entre sus fábricas citaremos las siguientes: una de cigarrillos y tabacos, otra de jabones, velas, aceite de castor, y otra de tabaco de hueva. En la actualidad se trabaja activamente, con el propósito de establecer un camino de hierro entre esta ciudad y el puerto vecino de La Vela.[697]

www.bdigital.ula.ve

La relación entre estos lugares entretejió un circuito económico que marcará el paso del tiempo en esta parte del país. Las estampas de la época dan cuenta de cómo se iba construyendo una manera de estar en el territorio y de interrelacionarse con el mundo.

[696] Cristian Camacho. "Intercambios ilícitos en la playas de Paraguana". *El Desafío de la Historia*, N° 58, Año 10, p. 52.

[697] Rojas Hermanos. *Anuario del Comercio, de la industria, etc. de Venezuela. Año XVI*. Caracas: Tipografía de El Cojo, 1885, p. 14.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 96. Calle Falcón (Coro)
(Nótese los preparativos de la mercancía para el desplazamiento en carretas)
Fuente: Colección Henrique Avril. *El Desafío de la Historia*, Año 3, N° 22, p. 66.

www.bdigital.ula.ve

3.5.1 Mar y tierra firme

Con el pasar de los años la región tuvo que hacer frente a su lugar en el marco agroexportador venezolano fundamentado en la demanda internacional. Durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX, se relacionó con la expansión de los mercados internos de los países industrializados, así como con el incremento y diversificación de los niveles de consumo. De la península salían rubros como las pieles de chivo y el dividive que fueron significativos en su momento. Como lo ha expuesto Blanca De Lima:

> El dividive venezolano crece de forma espontánea en el plano costero, desde el Zulia hasta la isla de Margarita. El dividive falconiano provenía de la península de Paraguaná y en menor medida de otros puntos del plano costero árido, como Urumaco y Zazárida hacia el occidente; y La Vela, Cumarebo y Sabanas Altas hacia el poniente. Competía en los mercados extranjeros con otros provenientes de puntos como Río Hacha y Cartagena (Colombia), México y Curazao.[698]

[698] Blanca De Lima. "Exportaciones corianas: el grano de oro (1875-1935)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 74, Año 19, Caracas, 2001, pp. 285-300.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Venezuela no llegó a tener una industria de curtiembre importante, su explotación se mantuvo sobre todo a un nivel artesanal. No obstante, desde comienzos del siglo XIX "el valle de Carora mantenía la actividad del aderezo de pieles usando el fruto del dividive como elemento base, aunque con deficiencias, siendo el soporte de un comercio importante que incluía la exportación".[699] Rubros como éste terminaron siendo productos de exportación como materia prima. De hecho, Inglaterra, Francia, Alemania y los Estados Unidos se fueron incorporando gradualmente al circuito como los principales mercados para su comercialización. Puertos como Liverpool, El Havre, Hamburgo, New York y New Orleans vieron llegar el producto y sus bondades. Sostiene De Lima que, junto al café, el dividive representó la "diada agrícola de exportación falconiana" que marcó la actividad económica paraguanera.[700] En sus palabras:

> …con certeza hubo movimientos en Falcón y Zulia antes de 1875, ya que los Apuntes Estadísticos de Falcón de ese año registran al entonces departamento Falcón como único productor de dividive en el estado: «de que se hace gran comercio», y reseña el comercio de exportación en el lapso 1873-1874, incluyendo al dividive enviado a Curazao con 264 597 kilos. Por su parte, Francisco de Paula Álamo aporta cifras de exportación desde Maracaibo que incluyen el año 1874 (Apuntes Falcón, 1875: 83 y 157; Álamo, F., 1920: 58). Cuando menos desde 1880, la prensa local coriana lo incluía entre los productos de exportación, mencionando también el fruto marabino. Para 1890 la naviera D Roja lo incluía en los productos de exportación de su ruta La Vela de Coro-New York, acompañado del café, cacao, pieles, maderas, aloes y otros; y Manuel Landaeta lo enlistaba junto al guayabo silvestre, el yapo, el cují, el mangle blanco y el curtidor como plantas aplicables a curtimientos.[701]

www.bdigital.ula.ve

Se puede inferir que el dividive generó un gran interés entre los que tenían la capacidad de generar ganancias. Blanca De Lima muestra cómo por medio de "las fuentes primarias sabemos que distintos comerciantes corianos exportaban dividive hacia finales del siglo XIX, entre ellos Salomón López-Fonseca, Herman Leiva y la firma Guillermo Cook e hijos".[702] Igualmente, hizo presencia la Casa de Isaac A. Senior e hijo, todo un referente comercial en los estudios de la región. Los aportes de De Lima —altamente valiosos para este estudio— sitúan el negocio del dividive en el interés de los Senior en la

[699] *Ídem.*
[700] *Ídem.*
[701] *Ídem.*
[702] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

última década del siglo XIX. Sus apreciaciones permiten observar cómo se fue estimulando el negocio y animando a la Casa a fomentar su comercialización con Europa:

> Su agente en Hamburgo, Sigismundo Weil, siempre pendiente de los buenos negocios, le estimulaba a exportar el fruto, animándolo a enviar consignaciones cuando los precios eran favorables. En el transcurso del año 1900 Sigismundo Weil envió correspondencia, indicando que el mercado hamburgués para el grano de oro presentaba oscilaciones. Fuertes arribos del producto y la quiebra de uno de los más importantes compradores lo habían aflojado. Había una fuerte competencia en los diferentes puntos de Venezuela que comerciaban el fruto y, pese a todo, el balance no debe haber sido desfavorable, ya que le sugirió a Senior enviar consignaciones y «extender más este ramo de negocios».[703]

Hasta 1914 el rubro estuvo fluctuando en medio de un inestable escenario internacional; además que los problemas con las Antillas Holandesas afectaron su dinámica portuaria con Venezuela y afectó el comercio del rubro, lo que dio pie a que a pesar de contar con la producción en suelo venezolano a nivel comercial el descenso se hizo notable. Si bien su uso se mantuvo en el tiempo, el siglo veinte trajo consigo nuevos procedimientos, así como el desarrollo de los productos sintéticos, lo que se tradujo en desinterés y poca competitividad, relegando su mercado y situándolo en una escala de menor intensidad productiva y comercial desde el punto de vista de la demanda.

www.bdigital.ula.ve

3.5.2 Casas comerciales y dinámica comercial: la Casa Senior

A propósito de la Casa A Senior e Hijo, es posible rastrear el papel que jugaron los sefarditas curazoleños en la vida coriana, se realizara un acercamiento y se abrieran nuevos horizontes económicos para los actores involucrados.[704] De esta manera, se puede señalar que el factor demográfico jugó un papel importante en el devenir de la región lo que se puede notar, en términos culturales, en la gastronomía que se desprende de esos movimientos. Como lo ha expuesto Rafael Cartay:

> De acuerdo con los censos de 1881 y 1891, Venezuela contaba con 34.856 y 42.898 extranjeros, respectivamente. En esa última cifra, de 1891, el 31 por

[703] *Ídem.*
[704] Estados Unidos de Venezuela. *Apuntes estadísticos del Estado Falcón*. Caracas: Imprenta Federal, 1875.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> ciento de los inmigrantes era de nacionalidad española, el 25 por ciento colombiana, el 14 por ciento inglesa, el 8 por ciento holandesa, el 7 por ciento italiana y el 6 por ciento francesa. La mayor parte de los inmigrantes se localizó en el Distrito Federal y en los estados Táchira y Miranda, pero esa ubicación obedecía a razones distintas: mientras los españoles, canarios, y otras nacionalidades lo hacían en la región capital, los colombianos lo hacían en los estados fronterizos: Táchira y Zulia. Los holandeses, por su parte, se localizaban en Coro y en otras poblaciones de la costa occidental y central, mientras que en el oriente y sur del país lo hacían los procedentes de las colonias inglesas en el Caribe y de la Guayana Inglesa. De esta manera muchos trinitarios y jamaiquinos se asentaron en Sucre y Bolívar (Pellegrino, 1989: 136-142). Esos grupos de inmigrantes fueron difundiendo sus usos alimentarios entre la población venezolana, por lo que encontramos en algunas regiones su presencia en muchos de los platos más representativos de su cocina.[705]

El *Tratado de paz, amistad, navegación y comercio* firmado con los países bajos desde 1829, permitió a algunos comerciantes asentarse en la ciudad de Coro y en otras regiones de Venezuela como Caracas y Barcelona, ampliando su papel comercial en esta parte del país, lo que dejó una impronta comercial y cultural en distintas localidades. Como lo ha señalado De Lima:

www.bdigital.ula.ve

> Estos comerciantes practicarán el añejo comercio de contrabando, pero además, formalizarán una dinámica legal de importaciones-exportaciones soportada sobre la extracción de los productos venezolanos tradicionales que podían captar en su área de influencia: café, cueros, maderas, tabaco, ganado de diversas clases, entre otros productos. Esta dinámica de extraer materias primas destinadas a las metrópolis e introducir productos importados se conservó a lo largo del siglo XIX, y se profundizó hacia el último cuarto del mismo, en la medida que llegó a la región el impacto del capitalismo industrial y monopólico.[706]

Con el surgimiento de la firma Senior e Hijo (1884), a raíz de la asociación de Isaac Senior y su hijo Josías López Senior, se consolida una casa mercantil que iniciará un proceso de expansión el cual se proyectará en el tiempo, llegando a ser una de las firmas más influyentes de la región coriana. Su interés comercial por la exportación e importación al mayor y detal; sí como por la inversión en el sector industrial y financiero, hicieron de la

[705] Rafael Cartay. "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario…

[706] Véase: Blanca De Lima. "Isaac A. Senior e Hijo: Exportación-Importación en el circuito Coro-La Vela-Curazao". *Versiones. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 2, Año 2, Coro, 1999, pp. 57-70.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Casa Senior una razón social que tuvo su impronta a finales del siglo XIX. Como lo explica la citada investigadora:

> Si se toma como parámetro la publicidad inserta en diversos periódicos locales destacan otras firmas, como J. & A. Capriles o Salomón López Fonseca. Pero desde 1884, en que surge I. A. Senior e hijo, se da un despegue que tomó fuerza, quizás, a partir de la habilidad de Josías L. Senior para el manejo de las relaciones con New York y Europa. La correspondencia inserta en el Fondo Senior-AHC evidencia la pericia de este personaje para lograr ventajosas condiciones en materia comercial y extraer de sus relaciones parentales el mayor provecho para los negocios, logrando el apoyo de familiares dedicados al comercio y residenciados en Curazao, New York y Hamburgo.[707]

De tal manera, la situación geoestratégica de la península de Paraguaná y su relación con el Caribe dio paso a que el comercio se diera en su doble vía: exportación-importación; no muy distante a los casos de otras regiones ya abordadas. La dinámica comercial involucró compradores y consignatarios que buscaban ganancias a través de productos como el café o cueros de chivo, empero, más al sur, se podían encontrar productos que podían orientarse al puerto de La Vela por medio de rutas más expeditas, lo que a su vez relacionaba dinámicas impulsadas por otros agentes y casa comerciales con influencia en las zonas productivas. La relación entre casas como Senior y Boulton no resulta extraña, teniendo en cuenta el interés de ambas por colocar sus productos en el mercado internacional.

www.bdigital.ula.ve

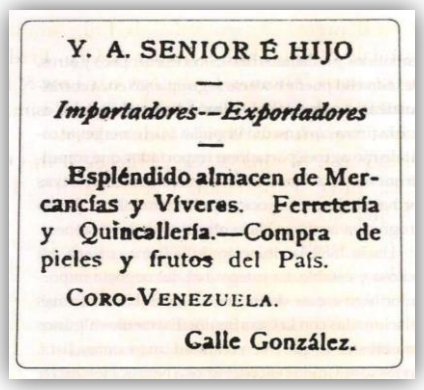


Figura 97. Paris en Coro. Promoción de la casa J. A. Senior E. Hijo, 1889.
Fuente: *El Desafío de la Historia*. Año 3, Nº 21, p. 58.

[707] *Ibídem*., p. 58.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De esta manera, se pueden rotular varios aspectos importantes de la dinámica agroexportadora en esta parte del país durante el periodo enunciado:

- Las relaciones entre inversionistas en materia de exportación disminuyó sus distancias.
- Las negociaciones se hacían en base al producto, trasporte y mercado disponible.
- La relación entre áreas dinámicas como Carora y Coro, por ejemplo, permitía un eje comercial en movimiento constante.
- Las relaciones con casas comerciales estadounidenses y europeas se hizo habitual, y en algunos casos determinó la verdadera razón de actuar de los inversionistas.
- Los actores involucrados desarrollaron un comportamiento respecto a cómo coordinar la producción y comercialización de productos como las pieles corianas o el café.
- El control de los productos a exportar se hizo una actividad necesaria y beneficiosa para el sostenimiento de los mercados.
- Coro y Curazao se vieron vinculadas agracias a las actividades comerciales y las operaciones de trasbordo y trámites.
- La correspondencia del Fondo Senior.
- A nivel cultural, el comercio estableció una serie de relaciones familiares, por lo que el parentesco, la afinidad religiosa y el estatus que daba su realidad social dentro del marco agroexportador, se convierten en elementos visibles en la cotidianidad de la región.
- Las crisis se convirtieron en un factor trasformador de las relaciones comerciales.

Estos aspectos se pueden hacer notar al revisar la prensa de la época:[708]

[708] "Aviso de hoy". En: *El Correo Mercantil, comercio, literatura, ciencias y variedades.* N° 7, año I, mes II (Coro, viernes 29 de junio de 1894).

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Aviso

El suscribe participa á sus amigos y relacionados, que con esta fecha ha trasladado su establecimiento mercantil, á su casa de habitación en la calle Acueducto número 24, donde como siempre, ofrece á sus constantes favorecedores un variado y espléndido surtido de mercancías, víveres. Quincallería y ferretería, todo á precios los más módicos de la plaza, garantizando un despacho pronto y esmerado.

Coro.-Venezuela junio 1° de 1894.
Teléfono número 7 A. H. SENIOR

Al igual que otras regiones del país, en la región coriana la dinámica de exportaciones con trasbordo dio valor a los vapores extranjeros, los cuales servían de agentes que vinculaban la realidad nacional con otras formas de vida a nivel internacional. Pero la dependencia a estos mercados también fue una debilidad, ya que las crisis mundiales se convertían en factores coyunturales que afectaban las áreas productivas, a lo que se sumaba la incertidumbre ambiental, ya que muchas zonas se veían afectadas por niveles de pluviosidad altos, lo que se traducía en pérdida de cosechas y de inversiones materiales. Todo esto generaba un cuadro que afectaba la economía local y nacional. Como lo ha señalado De Lima:

> La correspondencia comercial y privada que reposa en el Fondo Senior-AHC permite recorrer la dinámica de exportaciones-siempre con trasbordos en Curazao, bien a vapores estadounidenses, hamburgueses o ingleses-, visualizar el estallido de la crisis cafetalera mundial en sus elementos nacionales e internacionales, y cómo repercutió en la región coriana. I. A. Senior e hijo fue afectado no sólo por los elementos generales de la crisis mundial, sino también por aspectos coyunturales que afectaron las áreas cafetaleras bajo su control, y que incluía desde poblados cercanos como Curimagua, Cabure, Pedregal, Pururecheche, Aracua y Churuguara; hasta localidades larenses (Aguada Grande, Siquisique, Carora, Duaca, Curarigua y El Tocuyo). Estas áreas se vieron afectadas por fuertes lluvias que se tradujeron en pérdida de cosechas, ventas locales deprimidas, escasez del producto y retiro de casas importantes relacionadas con la intermediación en el negocio del café.[709]

[709] *Ibídem*., p. 62.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Ahora bien, desde el punto de vista histórico-cultural, el factor que determinó en gran medida los cambios en la población en general fue la importación. A un nivel microhistórico, el consumo interno validaba el accionar de los importadores quienes introducían desde artículos de lujo para los sectores adinerados como objetos de toda índole. Los denominados, "géneros extranjeros" tenían un lugar significativo en el tráfico de los productos de consumo, y si bien los sectores populares no alcanzaban un nivel de compra como el de las élites comerciales asociadas a la agroproducción; había un mercado abierto que permitía introducir productos comerciales-culturales que impactaban en la cotidianidad, desde las formas de vestir hasta la manera de llevar alimento a la boca.

Sin duda, la oferta de productos importados generaba considerables márgenes de ganancia y aumentaba la capacidad adquisitiva y de inversión de las casas involucradas. A nivel cultural, la demanda de materiales, el consumo de artículos suntuarios y de productos variados influyó en la modelación de la sociedad, trasformando su manera de ver el mundo a través de aquellos objetos y bienes de consumo diario que no eran propios de la región. Con los barcos arribaban productos como el anís, arroz, almidón, cominos, cerveza, harinas de trigo manteca, mantequilla, vinos dulces y secos, quesos de Flandes y patagrás.[710]

www.bdigital.ula.ve



Figura 98. Estado Falcón: Campos de Cumarebo. Foto: H. Avril.
Fuente: *El Cojo Ilustrado*, N° 314 (Caracas, 1905), p. 69.

[710] Blanca De Lima. "Isaac A. Senior e Hijo: Exportación-Importación en el circuito…

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

A ello se sumaban los textiles económicos, loza surtida, kerosén, pólvora, municiones, fósforos, herramientas agrícolas, mecate, sombreros, artículos de mercería y colonias; jamones enlatados y sin enlatar, pescados en salmuera, uvas y manzanas frescas, te negro champiñones, maíz, peras y guisantes enlatados. Igualmente, dulces cristalizados y galletas dulces.[711] Como señala Blanca De Lima:

> Desde Europa llegaban a Coro la estearina, los cueros patentes, goma para calzado, maquinaria, repuestos, manuales de fabricación y otros elementos, cuya importación corría a cargo de I. A. Senior e hijo para suplir los requerimientos de Senior Hermanos. Un aparte merecen las importaciones personales de la familia Senior, que introdujo por La Vela desde materiales de construcción, pasando por muebles de oficina y de lujo, hasta joyería. La ruta de estas importaciones tenía como punto de trasbordo hacia La Vela la isla de Curazao, preferida por los comerciantes radicados en Coro por encima de Puerto Cabello dada su cercanía y las facilidades que representaban los nexos familiares y comerciales de vieja data existentes entre Coro y Curazao. Se involucraban en este comercio la naviera estadounidense D Roja, propiedad de Boulton, Bliss & Dallet, con sede en New York; la inglesa West India & Pacific S.S. Company Limited de Liverpool, representada en Curazao por James & Henry Jones; y la Hamburg American Packet Co., empresa hamburguesa cuyo agente en Curazao era Edward, Henríquez & Co. Pero además había un tráfico fluido de goletas, balandras y botes, nacionales y holandeses, que competían en particular con los vapores de la D Roja por los trasbordos al puerto de La Vela.[712]

www.bdigital.ula.ve

De esta manera, los viajes asociados al eje La Vela-Coro se desarrollaron desde una mirada peninsular. Es este espacio se hacían presentes los intereses de las compañías navieras, los agentes curazaleños, las rutas de comercio, los negocios familiares y los intercambios con las localidades que se encontraban más al sur. Comerciantes y transeúntes se hallaban en esta parte del país fortaleciendo su presencia a pesar de la inestabilidad política y las imposiciones arancelarias. La ruta La Vela-Curazao es indicativo de una dinámica comercial y cultural histórica que, entre otras cosas, influyó en la manera de ser y de actuar del paraguanero.

La llegada de productos como kerosén, alambre de púas, hilos, papel, artefactos, máquinas de coser y bicicletas, entre otros, tuvo una impronta en la manera en que la gente veía el mundo. La comercialización de los cueros, el café y el dividive daban marco a las

[711] *Ídem.*
[712] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

rutas para embarques a regiones tan lejanas como New York, Liverpool y Hamburgo, lo que daba a entender que los viajes comerciales eran la medula espinal en los ingresos de muchas firmas dedicadas a este negocio. Asimismo, como lo ha investigado con rigurosidad Blanca De Lima, Sigismundo Weil como asesor de Senior y como contacto vital entre esta y otras casas europeas, pagaba los giros que Senior emitía contra éstas, hacía pedidos y le abría nuevos créditos; además, informaba sobre el movimiento de los productos con los que Senior comerciaba. La documentación de archivo "permite deducir rutas para los embarques como Hamburgo-New York Curazao; Havre-New York-Curazao y Liverpool-New York-Curazao. Su hijo Isidoro, representando a la casa comercial, realizó entre 1895-1897 un extenso periplo que le llevó a Centro y Sur América, incluyendo Curazao y Coro".[713]

3.5.3 Isaac A. Senior & Hijo en el contexto agroexportador venezolano

La presencia de navieras como D Roja o West Indian & Pacific, se tradujo en la posibilidad de llevar y traer artículos de todo tipo, dinámica que impactó de manera significativa en las prácticas socioculturales de las áreas urbanas de Coro y su puerto. El escenario social se veía imbuido en las actividades de exportación-importación, sin embargo, lo que se pretende destacar es que los viajes comerciales recurrentes en esta región permitieron establecer vínculos económicos y culturales a una escala microhistórica, por lo cual, muchos poblados que se hallaban dispersos comenzaron a relacionarse gracias al comercio, y a través de este vieron llegar a sus localidades productos que mostraban la heterogeneidad del mundo. Por tanto, Trujillo, Carora, Barquisimeto, Puerto Cabello, Maracaibo, tenían rutas vía Coro y Curazao. En palabras de Blanca De Lima:

> Mientras poblados como Valera, Rubio y Tovar adquirieron importancia debido a su proximidad a grandes plantaciones de café, es decir, a una ubicación estratégica, el comerciante instalado en Coro, como en este caso, suplió su lejanía con administración, gerencia, estricto control de la red establecida en la región a través de intermediarios y agentes viajeros, una amplia liquidez que le permitió adquirir con prontitud las materias primas de

[713] *Ídem.*

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> su interés y manejar un elevado volumen de productos y participar en el control de precios. I. A. Senior e hijo, por ejemplo, captaba en 1896 vendedores de semilla de tártago garantizando compras consecutivas durante tres años a precios que dieran utilidad a los cultivadores, teniendo personal que enviaba a la península de Paraguaná captar las cosechas,) y para el café ofrecía pagos en efectivo o con giros sobre Nueva York o París.[714]

Así, economía, viajes y cultura encuentran su lugar en el desarrollo de la región coriana. Un acercamiento a esta manera de divisar el potencial de la región y aprovechar los circuitos económicos por parte del capital comercial e industrial, permite prever cómo los comerciantes criollos y sefarditas curazoleños se desenvolvían hábilmente en la península. Isaac A. Senior e hijo, llegó a ser "la más importante firma comercial del estado Falcón desde el último cuarto del siglo XIX hasta el final de los años veinte del siglo pasado, cuando menos".[715] En el marco de la República, todo este entramado de idas y venidas de productos, agentes y capitales iba modelando el futuro de las localidades, la presencia de goletas, el usufructo de la tierra, la comercialización de ganado, las exportaciones de pieles de chivo y café, marcaron el pulso de esta parte del occidente venezolano.

www.bdigital.ula.ve

La Casa Senior se involucró con la exportación de materias primas, pero también introdujo textiles, artículos de quincallería y objetos propios para el quehacer agrícola. Durante el mandato de Guzmán Blanco esta firma se consolidó, convirtiéndose a la fecha en una estampa de cómo funcionaban las casas comerciales prósperas. Su capacidad importadora, el manejo de los estándares de la mercancía y la diversidad de artículos alimenticios, mercería y ornato, incidió en la vida cotidiana de las personas, marcando patrones culturales disimiles, sofisticación y distancia.

Entre los productos que han quedado como estampa de esta realidad se encuentra la perfumería francesa, así como la cristalería, embutidos, enlatados y licores procedentes de Europa. Se deduce así que con los viajes comerciales se ponían en circulación al mismo tiempo mecates para mulas, licores, víveres y quincallería de uso general. Como señala

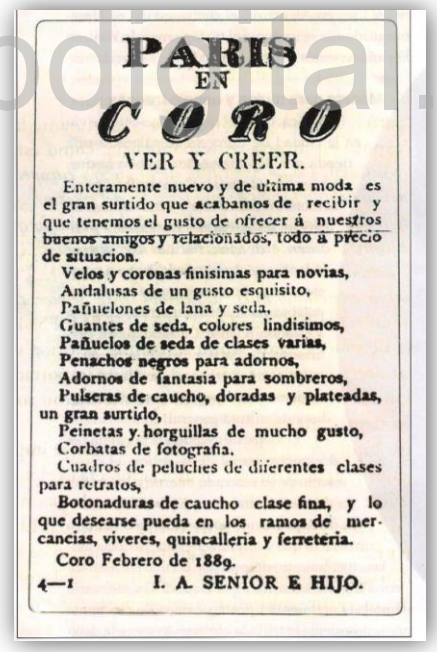
[714] *Ibídem.*
[715] Blanca De Lima. "París en Coro. Ver y Creer: la Casa Senior". *El Desafío de la Historia*, Año 3, Nº 21, Caracas, 2010, p. 56.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Blanca de Lima, "de todo ello puede hacerse seguimiento en la correspondencia comercial y los libros de contabilidad".[716] La Casa Senior era una estampa de ello:

> Nunca, hasta el tiempo presente, se vio en la ciudad de Coro el equivalente a una tienda por departamentos igual a lo que, en su momento, fue la Casa Senior. Imaginémonos entrar a ella y ver estantes con telas inglesas, encajes franceses y sombreros alemanes; vitrinas con quesos holandeses, champaña francesa y vinos españoles. En otra esquina machetes, pólvora, cuchillería y mecatería inglesa y estadounidense. Calzado inglés, perfumería de París y bisutería de cualquier parte. Revistas de moda estadounidense y europeas, libros especializados y de cultura general. El rostro de esta tienda permitía ver el espectro social de la región, el crecimiento de su mercado interno y la fortaleza de sus comerciantes. En la misma tienda un dependiente podía estar atendiendo aun arriero que compraba mecate para las mulas, mientras otro despachaba un fino encaje francés a alguna señorita de la ciudad. Un escenario como este, mantenido por no menos de cincuenta años, desmiente la trillada afirmación sobre la debilidad del mercado interno venezolano y el énfasis en los artículos de lujo como soporte del crecimiento comercial. Por el contrario, fue el artículo económico el que hizo posible avanzar hacia el artículo de lujo, y entre ambos se generó una unidad estructural.[717]

www.bdigital.ula.ve



PARIS
EN
CORO
VER Y CREER.

Enteramente nuevo y de ultima moda es el gran surtido que acabamos de recibir y que tenemos el gusto de ofrecer á nuestros buenos amigos y relacionados, todo á precio de situacion.

Velos y coronas finisimas para novias,
Andalusas de un gusto esquisito,
Pañuelones de lana y seda,
Guantes de seda, colores lindisimos,
Pañuelos de seda de clases varias,
Penachos negros para adornos,
Adornos de fantasia para sombreros,
Pulseras de caucho, doradas y plateadas, un gran surtido,
Peinetas y horguillas de mucho gusto,
Corbatas de fotografia.
Cuadros de peluches de diferentes clases para retratos,
Botonaduras de caucho clase fina, y lo que desearse pueda en los ramos de mercancias, viveres, quincalleria y ferreteria.

Coro Febrero de 1889.

4—1 I. A. SENIOR E HIJO.

Figura 99. Paris en Coro. Promociòn de la casa J. A. Senior E. Hijo, 1889.

Fuente: *El Desafío de la Historia*, Año 3, Nº 21, p. 58.

[716] *Ídem.*
[717] *Ibídem.*, p. 57

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Sin duda, la crisis que acompañó el bloqueo a los puertos y las revoluciones afectó la dinámica comercial.[718] Sin embargo, la Casa ha servido de ejemplo para apreciar las fluctuaciones y cambios que imponen los tiempos a la economía y a la cultura de un país. Un factor significativo para la dinámica agroexportadora lo constituirá el ferrocarril La Vela-Coro a partir de 1897, que con sus particularidades y desavenencias presentará una historia particular que estará dentro de la intención de modernizar la región.[719] A nivel agroexportador, industrial y financiero procuró mantener sus intereses hasta el siglo XX,[720] aunque el auge de la explotación petrolera marcaría un nuevo curso a la nación y, por ende, a esta región histórica.

3.6. Viajes a Maracaibo: relatos germanos y cultura lacustre

Hasta el momento, se ha hecho mención a la multidimensionalidad de los viajes por el escenario orinoquense, el oriente venezolano, los llanos y sus áreas de influencia, Puerto Cabello y el eje Coro-La Vela en el extremo septentrional del país. Sin embargo, se abre ahora un espacio más que necesario para abordar una arista más de los viajes comerciales por la Venezuela agroexportadora entre 1864 y 1914: la región marabina. Sin duda, Maracaibo representó uno de los espacios geohistóricos más importantes en el devenir del país, tanto a nivel geográfico como socioeconómico y cultural, al punto de figurar como un espacio geoestratégico *sui generis*, vinculado a los Andes de manera directa y colmado de encuentros culturales gracias a la presencia de su lago homónimo.[721] Se trata entonces de una ciudad-puerto posicionada frente al Caribe, cuya urbe mostraba a los ojos del foráneo

www.bdigital.ula.ve

[718] Irene Rodríguez. "Crisis de la economía en los tiempos de la Restauración Liberal". En: Elias Pino (Comp.). *Cipriano Castro y su época.* Caracas: Monte Ávila Editores, 1991, pp. 131-146.

[719] Consúltese: José Murguey Gutiérrez. C*onstrucción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles en Venezuela*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1997, pp. 275-286; y Blanca De Lima. "El ferrocarril La Vela-Coro". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Año 9, N° 18, Mérida (Venezuela), 2014, pp. 11-28.

[720] Véase: Blanca De Lima. "El café coriano y la Casa Senior: 1900-1930". *Ensayos Históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*, Nº 13, Caracas, 2001, pp. 139-155.

[721] El Lago de Maracaibo se encuentra ubicado en el occidente de Venezuela, forma parte del actual estado Zulia, y sus dimensiones llegan a los 13.820 km²; esto lo convierte en el lago más grande de Sudamérica y toda América Latina, por sus dimensiones geográficas se le considera una especie de "mar interior", actualmente representa la cuenca de mayor riqueza petrolífera del país con proyección mundial. Este dato no se puede obviar en el campo del estudio de las comunicaciones en el siglo XIX, ya que sirvió de eslabón entre el mar Caribe y La cordillera andina.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

características propias de la hibridez de una región particulamente abierta a los flujos comerciales nacionales e internacionales.

Los viajes comerciales del siglo XIX constituyen apenas una arista de la polifacética actividad histórica y cultural que se desarrolló en la región marabina teniendo como eje articulador y dinamizador el Lago. Gracias a este elemento, el Maracaibo decimonónico presentaba un complejo sistema de relaciones entre su sociedad y el entorno natural, dando lugar a formas y prácticas que identifican esta región respecto a los demás contextos espaciales abordados hasta el momento. Cabe decir entonces que desde el periodo prehispánico, pasando por el periodo colonial, la región ha mostrado el valor que tienen las relaciones comerciales intrarregionales e interregionales.[722]

Pedro Aguerrevere señaló en su trabajo *Construcción de un Puerto Trasatlántico en la Costa Sur del Lago de Maracaibo*, que el primer puerto de contacto con el exterior, fundado en la Cuenca del Lago de Maracaibo por los colonizadores españoles fue el de Ciudad Rodrigo (1571), mismo que fue reedificado con el nombre de Nueva Zamora y posteriormente con el de Maracaibo. Con el tiempo se estableció el puerto de Gibraltar en la costa Sur del Lago, sin embargo, "fue Maracaibo el puerto que sobrevivió a las incursiones de piratas y quedó establecido definitivamente como el centro comercial, lacustre y marítimo de toda la región".[723] A pesar de las dificultades naturales que ofrecían puntos geográficos como El Tablazo y la Barra de Maracaibo para la navegación, con el tiempo se fue generando un flujo de trasporte que permitía la entrada y salida de mercancías e individuos (Figura 100).

Los conflictos internos en los costados de la República afectaron el curso de la economía regional desde la zona fronteriza hasta la ciudad-puerto. En determinados momentos, los alzamientos, revueltas e invasiones fueron factores de perturbación significativos, los cuales interrumpian el tránsito lacustre y, por ende, generaban un

[722] Ligia Berbesí de Salazar. "El comercio intrarregional e interregional en el circuito Tunja-Pamplona-Maracaibo" (1720-170)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 54, Año 14, Caracas, 1996, pp. 163-179.

[723] Pedro Aguerrevere. *Construcción de un Puerto Trasatlántico en la Costa Sur del Lago de Maracaibo*. Táchira: Gobierno del Estado, 1963, p. 9.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

ambiente de incertidumbre que perjudicaba los intereses tanto de Venezuela como de Colombia, aun más, si se tiene en cuenta que desde tiempos coloniales se había gestado una relación entre ambos territorios, en donde zonas como el río Grita y los ríos Zulia y Catatumbo jugaban un rol fundamental; esta dinámica es descrita en los documentos de la época:

> Alarmante como es para estos pueblos la fuga del General Pérez, con motivo de sus conatos de invasión sobre el río Zulia-Catatumbo, cuya vía ha interrumpido por más de una vez con grave perjuicio de los comunes intereses de los dos Estados fronterizos, el infrascrito ha mandado situar un pié de fuerza en el puente Táchira o boca del rio Grita con orden de capturar a dicho general…[724]

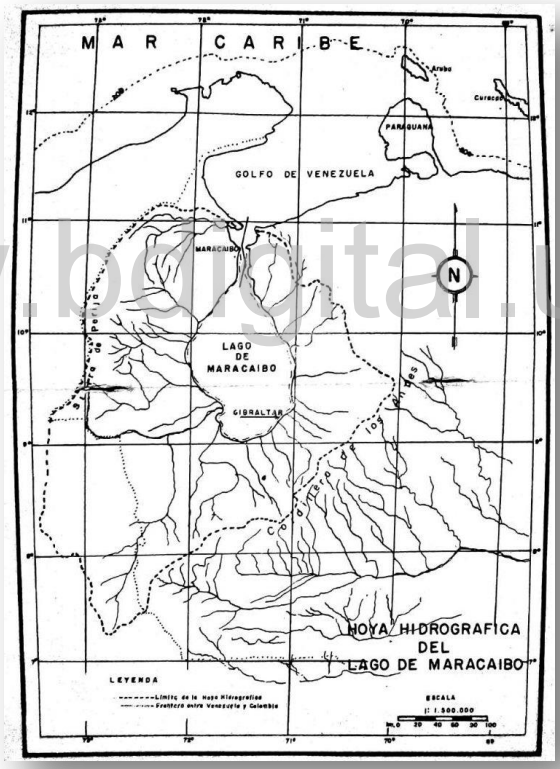


Figura 100. Hoya Hidrográfica del lago de Maracaibo
Fuente: Pedro Aguerrevere. *Construcción de un Puerto Trasatlántico en la Costa Sur del Lago de Maracaibo*. Táchira: Gobierno del Estado, 1963, pp. 10-11.

[724] "Correspondencia dirigida al Agente Confidencial de los Estados Unidos de Venezuela en Cúcuta por parte de R. M. Maldonado, solicitando el despliegue de fuerzas para captura del General Eduardo Pérez, por fuga e intentos de invasión del Rio Zulia-Catatumbo, y con esas medidas poder garantizar el orden y el intercambio mercantil en los Puertos de Maracaibo y La Grita". San Cristóbal, noviembre 10 de 1868. Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En tal sentido, en torno al contexto marabino se puede rastrear "una red de circulación humana y de mercaderías cuyos desplazamientos se extienden más allá de la delimitación político-administrativa del ámbito de la provincia de Maracaibo".[725] Gracias a los intercambios comerciales con las zonas colindantes, Maracaibo se fue convirtiendo en un centro funcional para el circuito mercantil, lo que fortaleció su puerto lacustre con salida al mar.[726] De esta manera, se acrecentó como un punto de convergencia para las comunicaciones terrestres, fluviales y lacustres con base agroproductiva, intercambiando —además de productos— múltiples expresiones culturales, tal y como señala Belín Vázquez:

> Las comunicaciones fluvio-terrestres y lacustres posibilitan los traslados de las producciones agropecuarias provenientes de las áreas productivas de los valles interandinos extendidos desde Mérida hasta Pamplona, así como de algunos centros poblados pertenecientes al gobierno de Caracas; producciones que, a través de los respectivos medios de trasporte (bestias de carga, bongos, canoas, etc.), salen por los caminos de recuas y/o las vías fluviales, hacia los centros de acopio localizados en las encrucijadas del tránsito comercial interior (Cúcuta, San Faustino, Mérida, La Grita, Bailadores, San Cristóbal, Trujillo), para su posterior trasbordo a los puertos fluviales o lacustres establecidos en las márgenes de los ríos Zulia-Catatumbo, Escalante, Chama, Motatán (Escalante, los Cachos, San Buenaventura, Santa María, Moporo, Gibraltar, etc.); desde estos puertos, apostados en las rutas con acceso a la costa lacustre, se remiten las mercaderías al puerto marabino en embarcaciones de mayor porte y capacidad de carga.[727]

www.bdigital.ula.ve

En tiempos de la república, la producción y comercialización del café y otros rubros provenientes de los Andes venezolanos y del Norte de Santander, encontraron una salida expedita hacia el Caribe y el Atlántico a través del puerto de Maracaibo.[728] Por tanto, a finales del siglo XIX la aduana marabina se encontraba entre las primeras del país, articulando un circuito agroexportador que permitió el establecimiento de varias firmas

[725] Belín Vázquez. "El comercio marabino en las postrimerías del gobierno hispánico". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N°14, Año 4, Caracas, 1986, p. 165.

[726] Germán Cardozo Galue. *Maracaibo y su región histórica. El Circuito Agroexportador (1830-1860)*. Maracaibo: Universidad del Zulia, 1991.

[727] Belín Vázquez. "El comercio marabino en las postrimerías del gobierno hispánico"… p. 169.

[728] Véase: Arlene Urdaneta. "San José de Cúcuta en el comercio marabino del siglo XIX". *Boletín Americanista*, N° 38, Barcelona (España), 1988, pp. 247-258.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

alemanas que se asentaron durante este periodo aprovechando los beneficios de la agroexportación.

De esta manera, el comercio iba modelando un proceso de intercambio de productos, ideas y formas de ver el mundo que influyó en las relaciones socioculturales de la región. Tanto la actividad productiva como las redes comerciales fomentaron el desarrollo de la vialidad, la extensión de los medios de transporte y el establecimiento de nuevos capitales foráneos, así como de firmas comerciales locales, nacionales y extranjeras que tallaron gradualmente la cultura comercial, las relaciones de producción de las haciendas y la vida cotidiana de la población.[729] No cabe duda que hubo un aumento de las relaciones comerciales entre la ciudad-puerto, las áreas productoras y los mercados internacionales. Un ejemplo de ello lo plantea Germán Cardozo Galué al señalar el papel que jugó la provincia de Trujillo en este sentido:

> Como consecuencia del gradual incremento de las relaciones comerciales entre los puertos del Lago de Maracaibo y las áreas productoras, en los valles medios y bajos de la Provincia de Trujillo a la par que se extendían los cultivos de café, comenzó a consolidarse una cerrada red de pueblos, caminos y encrucijadas que conducían en su casi totalidad hacia el puerto de La Ceiba. Desde las plantaciones vecinas a Carache, Boconó, San Lázaro, Pampán, Mendoza, Jajó, etc., se desplazaban las cargas de café, a lomo de mula, en dirección de los principales centros de acopio, localizados en las ciudades de Trujillo, Betijoque y Escuque.
> Desde las haciendas, en las laderas de los valles, las cabalgaduras descendían hacia los centros de acopio y La Ceiba, organizadas en recuas de ocho bestias, a través de zigzagueantes caminos de herradura adosados a las pronunciadas pendientes, peligrosos o inaccesibles en tiempo de lluvias por lo resbaladizo de los terrenos y las crecidas de las quebradas y riachuelos. Alcanzada la planicie próxima al Lago, los viajeros debían avanzar por insalubres y selváticos terrenos, originados por los numerosos caños que desaguaban las corrientes y ríos de la cordillera. Especialmente intransitable era el ancho delta pantanoso del Motatán que corría paralelo a la costa del Lago, desde Moporo hasta La Ceiba.[730]

[729] Consúltese: Peter Linder. "Relaciones de producción en las haciendas del Sur del Lago Zuliano, 1880-1936. Algunas conclusiones preliminares". *Tierra Firme Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 19, Año 5, Caracas, 1987, pp. 288-298.

[730] Germán Cardozo Galué. "Maracaibo y su circuito agroexportador en el siglo XIX". *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N° 4, Vol. 2, Barranquilla, 2006.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En este escenario destaca la presencia alemana en medio de una simbiosis entre comercio y cultura, situando rubros de exportación como el café en la preeminencia económica de la región; economía que tenía como pulso las formas de viajar, el trasporte y las casas comerciales que fomentaban dicha actividad. Se puede afirmar entonces que Maracaibo fue, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, un escenario eminentemente comercial que fomentó la hibridez entre la herencia prehispánica, colonial y republicana, posicionando a esta pequeña población como una ciudad-puerto de influencia nacional, regional e internacional.

3.6.1 Presencia alemana y economía de puertos

Con el fin de la Independencia y concluida la Guerra Federal, las economías regionales venezolanas se anclaron en la actividad agroexportadora, estimulada en primer lugar por la creciente demanda mundial de productos como el café. Puede decirse que el siglo XIX trajo consigo cambios sustanciales en la economía de los puertos, sin embargo, estos cambios no se hicieron de manera fortuita, detrás de todo ese movimiento hubo una participación directa de nacionales y extranjeros que sumaron esfuerzos por modernizar la región y darle a la dinámica mercantil un impulso significativo en el occidente venezolano; buena parte de este impacto comercial lo llevó adelante el componente alemán.

www.bdigital.ula.ve

La presencia alemana en Maracaibo troqueló la economía de esta región a la dinámica comercial agroexportadora. Así, se establecieron circuitos de intercambio con otros puertos del país como La Guaira y Puerto Cabello, con el fin de mejorar las ganancias que propiciaba la alta demanda cafetalera, lo que dio inicio a una forma de actuar que llegó a representar la base de la monoproducción de este rubro que se mantuvo durante décadas. Ya para la segunda mitad del siglo XIX, la presencia de inversionistas extranjeros era común a lo largo de todo el mosaico de regiones económicas diseminadas por el territorio nacional.

La agroexportación se veía entonces como el signo distintivo de esta época, no obstante, comenzaba a anhelarse la industrialización de este sector así como la consolidación de un mercado interno más fuerte. El país se mostraba al cierre del siglo

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

XIX como un territorio lleno de contrastes, con deficiencias y retraso notable en muchas localidades del interior, mientras que en otras zonas la vida provincial se confrontaba con las estampas de las urbes europeas y norteamericanas. En este sentido, los puertos se convirtieron en centros nodales de los circuitos económicos de las regiones donde estaban asentados, Maracaibo fue uno de ellos, y sobre la base de la producción agrícola se dio el proceso de formación y consolidación de lo que serían las bases del Estado nacional que se cristalizará en el siglo venidero.

El reconocido historiador Germán Cardozo Galué, en su trabajo "Impacto del comercio alemán en la economía regional marabina (1870-1900)", señaló la importancia del testimonio del agente comercial norteamericano P. L. Bell en 1922, quien expresaba que el distrito comercial de Maracaibo incluía los Estados Zulia, Trujillo, Mérida y Táchira; y que el comercio del Distrito, conjuntamente con el de Cúcuta (Colombia), era controlado por los principales comerciantes de Maracaibo.[731] Según Cardozo Galué, a principios de la década de 1840, los alemanes se hicieron presentes en todo el circuito agroexportador marabino, de hecho, desde los años de la República de Colombia, algunos representantes diplomáticos, hombres de negocios y, por supuesto, comerciantes de origen germánico, se habían establecido exitosamente en otros puertos como el de La Guaira y Puerto Cabello.[732] La razón del incremento de la inmigración hacia el puerto de Maracaibo fue el atractivo negocio del café como producto con calidad de exportación y la situación política que se vivía propiamente en Alemania, lo cual establecía las condiciones materiales para su desplazamiento (Figura101).

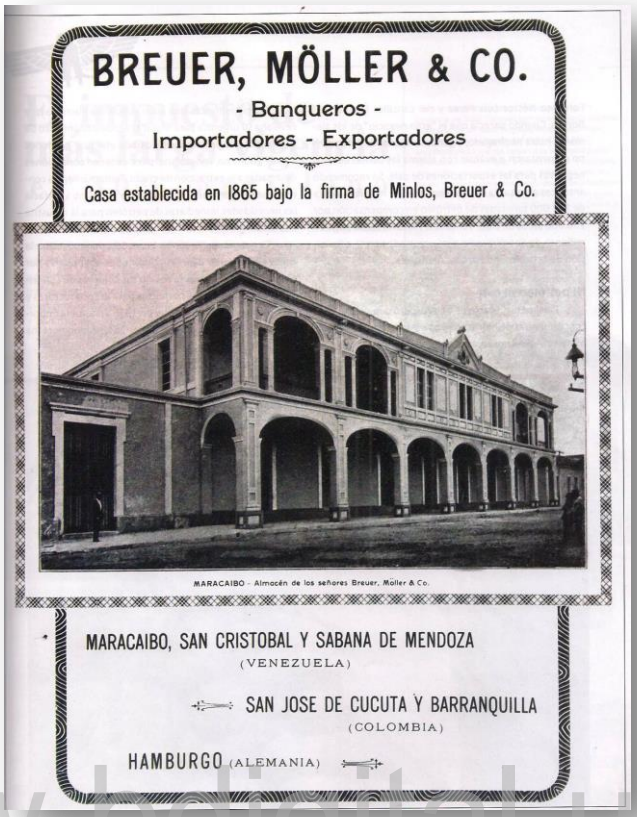
www.bdigital.ula.ve

[731] Germán Cardozo Galué. "Impacto del comercio alemán en la economía regional marabina (1870-1900)". *Memorias. Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, N° 20, Año 10, Barranquilla, 2013, pp. 1-23.

[732] *Ibídem.*, p. 4.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 101. Anuncio publicitario de la firma Breur, Möller & Co.
Fuente: E. López Rivas. *El Zulia Ilustrado* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Fundación Belloso, 1965.

Según los aportes del citado historiador, las firmas Schmilinsky Fahrenholtz y Cía., Graf y Schön y Montovio Minlos y Cía., se establecieron como comerciantes de primera clase, junto a Swift Penny y Cía. y Roncajolo Hermanos. Asimismo, en la segunda clase figuraba Ellingius y Jurgensen, lo que permite constatar que las firmas alemanas comenzaron a asumir un liderazgo en el comercio marabino, en algunos casos asociadas con firmas locales. En este contexto, el desarrollo del comercio cafetalero tuvo una marcada participación alemana, desde el financiamiento de la cosecha hasta su extracción y venta en los principales mercados europeos y norteamericanos. En palabras del autor:

> Para el primer semestre de 1872, las casas "Minlos Breuer y Cía", "Schmilinsky y Cía.", "Blohm Mecklemburg y Cía.", "Schön Willson y Cía." y "Riedel Bornhorst y Cía", en este mismo orden de mayor a menor en

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> importancia, exportaron el 77% del café que salió por el puerto de Maracaibo: 4.134.710 kilogramos; otros trece exportadores el restante. Otras firmas habían iniciado sus negocios a partir de la importación de mercancías con demanda en la región marabina, como el caso de August Lincke, natural de Celle, quien llegó a Maracaibo en 1851. Un año después, abrió un negocio en el ramo de farmacia, conocido posteriormente como "Botica alemana".[733]

La década de 1880 da cuenta de la presencia del comercio alemán a pesar de las restricciones y los problemas aduaneros de la década anterior. Sin duda, la participación activa de los comerciantes germanos coadyuvó en el crecimiento de la dinámica mercantil de productos por el puerto de Maracaibo, lo que fomentó los viajes de ida y vuelta de mercancías hacia diferentes destinos del globo. Ya a mediados de la década de 1890, el alza de los precios del café a nivel mundial marcó definitivamente la presencia del comercio alemán en esta plaza, lo que impulsó un momento de prosperidad para las casas alemanas que no benefició en su justa dimensión a los nacionales.

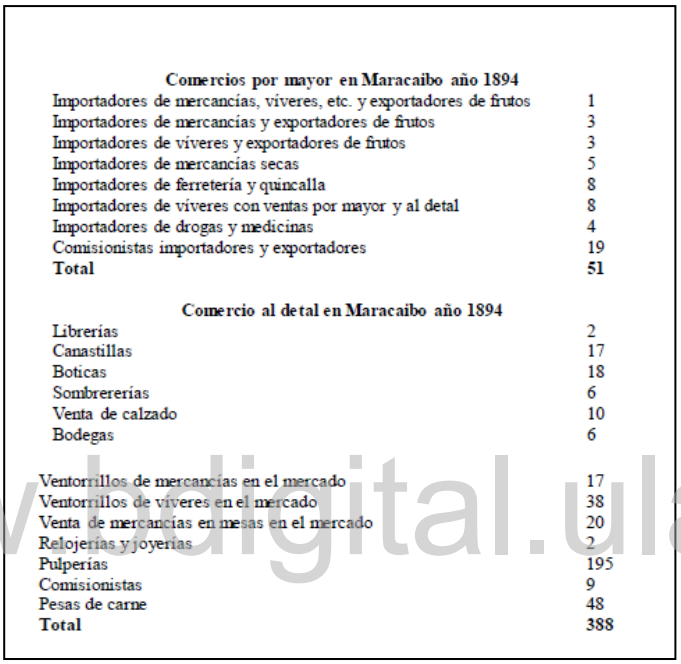
El impacto de los viajes comerciales trasformó la sociedad marabina en un periodo muy corto. La figura del extranjero era percibida por los venezolanos como un reflejo de las ideas de civilidad y modernización, tan extendidas por aquellos días de construcción de lo nacional. La posibilidad de importar nuevos alimentos, herramientas, vestido, calzado, medicina y otros bienes materiales, impactó en el imaginario de una sociedad que comenzó a apuntar hacia una modernización entendida desde lo extranjerizante, más que desde la propia realidad nacional y la búsqueda de nuevas formas de concebir la vida cotidiana (Figura102).

El comercio impregnó la vida de los marabinos en todos los ámbitos. Por ende, las casas comerciales jugaban un papel crucial en este sentido, ya que regentaban la actividad mercantil y dinamizaban el curso de las últimas décadas del siglo XIX. Tómese por caso la firma Christern & Co., que se dedicó a la importación de toda clase de mercancías en el contexto de las actividades mercantiles y económicas del hinterland marabino. Como ha señalado Ebelio Espínola Benítez:

[733] *Ibídem.*, p. 7.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Maracaibo era un emporio comercial, la tercera ciudad del país y el puerto que conjuntamente con la Guaira y Puerto Cabello eran responsables del 84% del valor de las importaciones y del 82% del valor de las exportaciones para 1876(14). Además de los alemanes, compartían la actividad comercial en Maracaibo y su hinterland, italianos, holandeses y criollos; algunas mercancías importadas eran de consumo en el Zulia y los estados andinos, otras llegaban a Maracaibo de tránsito para Colombia, especialmente Cúcuta y sus alrededores.[734]



Comercios por mayor en Maracaibo año 1894	
Importadores de mercancías, víveres, etc. y exportadores de frutos	1
Importadores de mercancías y exportadores de frutos	3
Importadores de víveres y exportadores de frutos	3
Importadores de mercancías secas	5
Importadores de ferretería y quincalla	8
Importadores de víveres con ventas por mayor y al detal	8
Importadores de drogas y medicinas	4
Comisionistas importadores y exportadores	19
Total	**51**

Comercio al detal en Maracaibo año 1894	
Librerías	2
Canastillas	17
Boticas	18
Sombrererías	6
Venta de calzado	10
Bodegas	6
Ventorrillos de mercancías en el mercado	17
Ventorrillos de víveres en el mercado	38
Venta de mercancías en mesas en el mercado	20
Relojerías y joyerías	2
Pulperías	195
Comisionistas	9
Pesas de carne	48
Total	**388**

www.bdigital.ula.ve

Figura 102. Comercios por mayor y detal en Maracaibo año 1894
Fuente: Germán Cardozo Galué. "Impacto del comercio alemán en la economía regional marabina"… p. 17.

En este contexto, los alemanes tenían el control mayoritario del comercio importador-exportador del puerto de Maracaibo. Un hecho que se consolidaba gracias a la navegación en el lago, sus afluentes y su salida a los mercados internacionales.

[734] Ebelio Espínola Benítez. "Christern & Co: 1876-1899. Formación de una firma alemana en Maracaibo". En: *Viejas y nuevas alianzas entre América Latina y España*. España: Consejo Español de Estudios Iberoamericanos, 2006, pp.88-104.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 103. Firma C.W, Chirstern
Fuente: E. López Rivas. *El Zulia Ilustrado* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Fundación Belloso, 1965.

3.6.2 Viajes, comercio y cultura marabina

Un viaje a Maracaibo en el siglo XIX ponía en contacto al viajero en primer lugar con la ciudad y la bahía (Figura 4). Esto significaba reconocer la relación entre el desplazamiento, el comercio y una cultura portuaria que se dinamizaba entre la diversidad y el encuentro. Al prestarle atención a lo cotidiano, es posible redimensionar el papel que jugaron, en su momento, los ideales modernizadores y cómo esta mirada se confrontó con la tradición española del siglo XVIII que le precedía. Los estudios históricos regionales y locales permiten profundizar en las características de un proceso sociocultural complejo pero rico en situaciones y aspectos humanos; la presencia de marineros y hombres de

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

negocios que venían de otros países, los cambios en el espacio urbano y los modos de vida predominantes, eran cruzados por fenómenos mundiales que evidenciaban cambios a nivel planetario en el campo de la política, la guerra, el colonialismo y los intereses económicos.



www.bdigital.ula.ve

Figura 104. Maracaibo parte de la Ciudad y la Bahía
Fuente: E. López Rivas. *El Zulia Ilustrado* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Fundación Belloso, 1965.

La ciudad era un núcleo que apuntaba a la renovación, pero en este esfuerzo se entró constantemente en confrontaciones con la tradición. Los campesinos llegaban de distintos lugares con sus cargas de alimentos y los arreos punteaban los caminos, los barcos irrumpían en el muelle y las costumbres se hacían notar desde la indumentaria del indígena hasta el blanco traje del extranjero. Toda esa hibridez cultural se exhibía en esta plaza; Maracaibo no era solo una ciudad-puerto, sino un espacio donde se hacía presente un entrecruzamiento de culturas, formas de expresarse, hábitos y conductas, los cuales, dieron lugar a una idiosincrasia que es la convergencia de todo lo señalado y más. En esta dinámica, vapores como "Maracaibo", "Villamizar" y "Táchira", transitaban con pasajeros y cargas entre el puerto de Maracaibo, La Ceiba, Encontrados y Santa Bárbara en Venezuela y por Villamizar en Colombia, por lo que el desplazarse era más que algo

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

común y, para el comercio, significaba mantener las arterias libres para movilizar el capital de las firmas operantes y hacer llegar sus productos a los que pudieran acceder a ellos.



www.bdigital.ula.ve

Figura 105. Compañía anónima "Navegación en el Lago de Maracaibo y sus afluentes".
Fuente: E. López Rivas. *El Zulia Ilustrado* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Fundación Belloso, 1965.

Durante el periodo en estudio, se pude señalar al puerto de Maracaibo como un centro portuario próspero, con un intenso movimiento comercial y mercantil. Como escribe Nilda Bermúdez:

> En este período la ciudad se debate entre la modernidad y las tradiciones; en sus logros arquitectónicos y dotaciones urbanas, así como en algunas manifestaciones de la vida social, cultural e intelectual se evidencia el alcance de la modernización. En el incumplimiento de la normativa legal urbana, en la negativa a seguir los patrones de urbanidad y hábitos de vida modernos por parte la mayoría de sus pobladores, de diversa procedencia socioeconómica, se manifiesta la presencia del imaginario antiguo en aquella urbe que se modernizaba. Maracaibo empieza a adquirir aires de

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> urbe pero sobre ella pesan el imaginario, mentalidad, valores, costumbres, heredados de la pertenencia en la larga duración al mundo hispánico, representando una etapa de contraposiciones: luchan en ella la cotidianidad del siglo XVII y los postulados de la ilustración y el positivismo.[735]

Al señalar la condición de ciudad puerto, la idea de viaje se amalgama a su situación de centro nodal-mercantil en el occidente venezolano, con influencia en la región nororiental colombiana. Los viajes comerciales, las migraciones europeas, la herencia hispánica y el desarrollo de una cultura criolla se alinearon con el proceso de construcción de la nación. Se podría señalar que hubo una serie de variables que se fueron entrelaza en un proceso de mediana y larga duración. Como escribió Galué, aparece la "ciudad real, la vivida, y la ciudad deseada, la demandada"; donde predominan el imaginario maracaibero con las prácticas sociales, económicas y culturales.[736]

Si bien entre 1874-1878 Guzmán Blanco sacudió la autonomía fiscal al decretar la desaparición de la Aduana de Maracaibo y su traslado a Puerto Cabello, al margen de las pugnas entre líderes locales y nacionales la ciudad seguía su curso. La innegable presencia del comercio alemán en Maracaibo desde los años cuarenta del siglo XIX puso en el paisaje citadino nombres, casas comerciales y firmas que manejaban el capital foráneo pero con base en la riqueza del territorio.

www.bdigital.ula.ve

[735] Nilda Bermúdez. "Vida cotidiana en un puerto caribeño. Maracaibo a fines del siglo XIX". *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N° 4, Barranquilla, 2006.

[736] Germán Cardozo Galué. "La ciudad imaginada y la ciudad real. Maracaibo en el siglo XIX. *Cambios y Permanencias*, N° 1, Bucaramanga, 2010, pp. 66-93.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 106. Maracaibo – Aduana y plaza Colón
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

www.bdigital.ula.ve

La monopolización del comercio del café, se podía apreciar desde el financiamiento de la cosecha en los valles andinos hasta su extracción para ser llevado a los principales mercados. Como lo demostró Galué, para 1872:

> …las casas Minlos Breuer y Cía, Schmilinsky y Cía., Blohm Mecklemburg y Cía., Schön Willson y Cía. y Riedel Bornhorst y Cía exportaron el 77% del café, un total de 78 C & P, 4.134.710 kilogramos, que salía por el puerto de Maracaibo hacia las principales ciudades del Caribe y de la Europa occidental a través de Curazao y Nueva York.[737]

Maracaibo alcanzó así el estatus de emporio mercantil de la región y del país. Disponía de establecimientos comerciales al por mayor y contaba con importadores de víveres de los Andes, así como de mercancías secas, ferretería, medicinas, productos farmacéuticos, calzado, joyas, relojes y numerosos puestos de venta callejera.[738] Pero al mismo tiempo, se impulsó una actividad intelectual maracaibera creciente. La consolidación de la cámara de Comercio de Maracaibo fue un síntoma del rumbo que

[737] Germán Cardozo Galué. "La ciudad imaginada y la ciudad real… pp. 77-78.
[738] *Ibídem.*, p. 79.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

había tomado no solo el comercio regional sino la actividad económica en general (Figura 107).



Cámara de Comercio de Maracaibo

Fundada el once (11) de Junio de 1894

Funcionarios para el período del año 1910

Presidente . . . . . Alfonso Dubuc.
Vicepresidente . . . . . Seger Duwaer.

Cámara Activa

Principales:

1er. vocal, O. Sinram. 2º vocal, Juan Dall'Orso.
3er. vocal, George Faber.
4º vocal, H. Behncke. 5º vocal, Wenceslao Moreno.

Suplentes:

1er. vocal, Luis E. Belloso. 2º vocal, Juan París, hijo. 3er. vocal, C. Kreuzhage.
4º vocal, Numa P. León. 5º vocal, Delfín N. Chataing.
Secretario-Tesorero, R. Belloso Rincón.

Firmas Sociales que la constituyen actualmente:

Breuer, Moller & Ca.	J. Boccardo & Ca.	Eduardo Vargas.
Blohm & Ca.	Beckmann & Ca.	Seguros Marítimos de Maracaibo.
Steinvorth & Ca.	A. Cook & Hermano.	Gran Ferrocarril de La Ceiba.
H. L. Boulton Jr. & Ca.	Juan E. París.	A. Dubuc.
Julio A. Añez & Ca.	Rayhrer & Firnhaber.	Numa P. León.
C. W. Christern.	Pinedo & Ca.	Amílcar Morales.
Van Dissel, Rode & Ca.	Rodolfo Romay.	E. Urdaneta Ch.
Dall'Orso & Ca.	Federico E. Schémel.	J. A. Menda & Ca.
J. & H. D. C. Gómez.	Wenceslao Moreno.	
París & Núñez.	Banco de Maracaibo.	

FEBRERO DE 1910

www.bdigital.ula.ve

Figura 107. Aviso de la Camara de Comercio de Maracaibo
Fuente: E. López Rivas. *El Zulia Ilustrado* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Fundación Belloso, 1965.

Un testimonio digno de mención es el de Elisabeth Gross,[739] viajera alemana quien entre los años 1883 y 1896 residió en Maracaibo y escribió un conjunto de epístolas dirigidas a su amiga Constanza, en las que da cuenta de su vida en la ciudad marabina a

[739] Zulema Moret. "Recuerdos de una viajera alemana en Maracaibo: Vida alemana en la lejanía, por Elisabeth Gross". *SituArte. Revista Arbitrada de la Facultad Experimental de Arte de la Universidad del Zulia*, N° 8, Año 5, Maracaibo 2010, pp. 51-59.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

través de su escritura, siendo posible observar la cotidianidad vista a los ojos de la cultura alemana y cómo se vinculaban los extranjeros europeos a esta parte del país.[740]

3.6.3 Maracaibo y el hibridismo cultural de una época

Maracaibo desarrolló una dinámica como ciudad-puerto que fue trasformando gradualmente la manera de apreciar y vivir las ventajas del intercambio. Así lo dejaron ver hombres como Eugene H. Plumacher,[741] cónsul norteamericano cuyas descripciones viajeras dan cuenta de la atmosfera de la ciudad y sus aspectos más notorios en torno al puerto. Para la época, los espacios públicos permitían ver las huellas de la historia colonial y el periodo de independencia, sin embargo, también había un interés por alcanzar el progreso y la modernidad; las calles se revestían de los nuevos aires de civilidad a la usanza europea, aunque marcada a su vez por el compás de lo popular.

El ornato de las plazas, caminerías, calles, mercados y algunas viviendas, se confrontaba con los incipientes intentos de mejorar la salubridad y otros servicios públicos —fundamentalmente el agua— y los problemas de saneamiento de los espacios más concurridos. Todo encontraba una utilidad en la dinámica de la ciudad del lago, los servicios de correos, los medios de trasporte y el alumbrado de la ciudad el cual irrumpió en la vida de la región de manera determinante, todos tenían su propia dinámica social y cultural. El puerto marcaba el pulso de casi toda la vida urbana, desde la alimentación, pasando por las formas de vestir, la moda de los sectores pudientes y la vestimenta de las de los menos favorecidos; hasta el trabajo, y la manera de adquirir artículos básicos y suntuosos. El Mercado de Maracaibo era una estampa de cómo el comercio era dinamizado por los viajes, sirviendo como punto de convergencia de todo lo asociado a lo marabino (Figura 108).

www.bdigital.ula.ve

[740] Consúltese: Elisabeth Gross. *Vida alemana en la lejanía/ Deutsches Leben in der Ferne. Una sencilla narración sobre la vida de familias alemanas en Maracaibo y sus alrededores, entre los años 1883 y 1896.* Caracas: Tipografía Cervantes-Argráfica, 1989; e Inés Quintero. *Mirar tras la ventana: testimonios de viajeros y legionarios sobre mujeres del siglo XIX*. Caracas: Alter Libris, Secretaría UCV, 1998.

[741] Eugene H. Plumacher. *Memorias. Cónsul de USA en Maracaibo entre 1878-1910*. Maracaibo: Ciudad Solar editores, 2004.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Como lo ha estudiado Rafael Cartay, existen muchas maneras de revelar las influencias que ha recibido una determinada cultura y la alimentación revela mucho de ello. Los distintos grupos de inmigrantes suman mucho a la cultura de una región, pasó en oriente, pero también en occidente. De hecho, en los platos regionales están presentes ingredientes introducidos y recetas que permiten identificar las influencias extranjeras más notorias. En palabras de este autor:

> Por ejemplo, al estudiar la conformación de la región alimentaria de la costa venezolana, en el caso particular de la subregión del Zulia, se puede comprobar que la cocina zuliana se presenta como la síntesis de un largo, rico y complejo proceso de influencias culturales. El empleo frecuente y variado de los subproductos del coco, tales como el agua, la pulpa y la leche, en la confección de muchas recetas (mojito en coco, conejo en coco, majarete o manjarete, tequiche, conserva, arroz con coco, etc.) testimonia la influencia de la tradición alimentaria del Caribe y por esta vía, de la cocina de varios países africanos y asiáticos.[742]

www.bdigital.ula.ve



Figura 108. Mercado de Maracaibo. 1900. Colección Panorama.
Fuente: Germán Cardozo Galué. *Maracaibo en el siglo XIX*. *Historia para todos.* Caracas: CONAC, S.a.

[742] Rafael Cartay. "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario…

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Entre otros aspectos a considerar en los que el comercio impactó en la vida maracaibera, se encuentran en el desarrollo de su arquitectura, las festividades religiosas y las celebraciones patrias que se suscitaron durante el periodo en estudio. A lo que se suma, como señala Nilda Bermúdez, el quehacer cotidiano de las familias de la región y la vida familiar de los alemanes en Maracaibo, así como de las familias campesinas; cada una de estas manifestaciones en las que se articuló lo propio y lo foráneo, exponían mucho sobre el crisol socio-cultural que reflejaba Maracaibo en el siglo XIX.[743]

La estrecha relación a nivel económico y cultural entre la ciudad y el puerto fue tan intensa, que al quedar excluida como puerto y aduana para las exportaciones e importaciones del país como disposición de Guzmán Blanco, se generó un proceso de derrumbamiento de la base sobre la cual descansaba la vida que giraba dentro del circuito agroexportador. A lo que se sumó "los efectos del monopolio otorgado por Guzmán Blanco a su socio norteamericano William Pile para navegar en exclusividad por el Lago y ríos tributarios hacia Maracaibo y Puerto Cabello".[744] Este hecho afectó a comerciantes que eran propietarios de embarcaciones que trasportaban a vapor las mercancías (Figura 109), así como a transportistas de menor escala que cubrían las rutas a vela entre Maracaibo y otros puertos del Lago. Como ha referenciado Arlene Urdaneta:

www.bdigital.ula.ve

> ... El marino, que desde niño no aprendió sino a dirigir una nave, a manejar su velamen o tirar de un remo, no puede ir a buscar de la noche a la mañana otra ocupación para ganar el sustento. Y aunque lo quisiera, en su suelo no hay nada más que hacer para su brazo. No puede hacerse agricultor porque aquella tierra es estéril en su mayor parte; no puede hacerse industrial porque allí no hay talleres; tiene que irse a la playa, a sentarse sobre una vieja ancla, y con la mano en la mejilla contemplar a su barco ocioso como él, como él abandonado, hasta que llegue la hora de que algún atolondrado le ponga en la mano un fusil y le convide a la guerra, a buscar en ella el pan o la muerte, que todo es lo mismo para la desesperación del hambre y la angustia de la miseria.[745]

Algunas estampas de la época a nivel comercial y cultural se pueden apreciar en los anuncios de las compañías de seguros marítimos (Figura 110), en los anuncios de las casas

[743] Nilda Bermúdez. *Vivir en Maracaibo en el siglo XIX*. Zulia: Archivo Histórico del Estado Zulia, Biblioteca de Temas del Zulia, 2001.
[744] Arlene Urdaneta Quintero. "El Zulia del siglo XIX en la construcción de la nación en Venezuela". *Revista de Ciencias Sociales*, N° 3, Vol. 1, Maracaibo, 2008, p. 600.
[745] *Ibídem.*, pp. 600-601.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

exportadoras e importadoras y de fabricantes los cuales dejen entrever la dinámica de la ciudad-puerto antes de su trasformación petrolera.



Figura 109. Vapor "Progreso"
Fuente: E. López Rivas. *El Zulia Ilustrado* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Fundación Belloso, 1965.

www.bdigital.ula.ve



Figura 110. Promoción Compañía anónima Seguros Marítimos de Maracaibo
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 111. Promoción de exportadores e importadores de mercancías
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

A la hora de vincular los productos comerciales-culturales con las casas comerciales en esta parte del país, la prensa regional se erige como una fuente fundamental. A través de estas páginas se puede apreciar el "Gran Surtido de Mercancías" que era ofertado, como el caso de Numa P. León, que despachaba en la ciudad mercancía al mayor y al detal, importada "de las principales fábricas de Inglaterra, Francia, Alemania, Austria, Italia, España y Norte América".[746] Asimismo, la fabricación de sombreros, símbolo cultural de la época, se encontraba en promoción (Figura 112).

[746] E. López Rivas. *El Zulia Ilustrado* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Fundación Belloso, 1965.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 112. Promoción Comercializadora NUMA P. LEÓN
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

Propagandas similares se podía observar en la promoción de Wenceslao Moreno, importador y exportador, quienes despachaban en la ciudad víveres y productos naturales venezolanos. Asimismo, Octavio Fernández ofrecía la venta por mayor y detal de "efectos de Talabartería, Zapataería, Ferretería y Mercaderías", venta a comisión de "frutos y otros efectos", así como "Importación directa de los Estados Unidos y de los mercados de Europa" (Figura 113). Los que permite situar el nivel de intercambio en la ciudad e inferir en la incidencia que tenía sobre la población de esta parte del país.[747]

[747] Walter Rolf. *Los alemanes en Venezuela y sus descendientes, 1870-1914*. Caracas: Asociación Cultural Humboldt, 1991.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

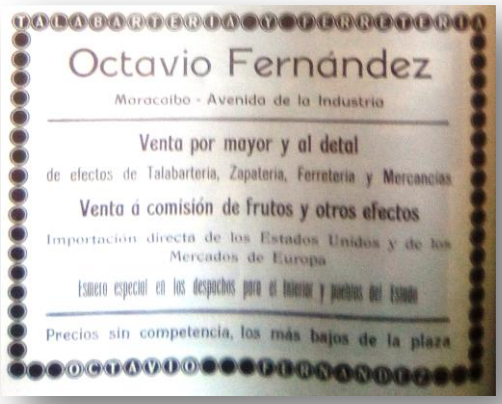


Figura 113. Promoción de Octavio Fernández Importador y Exportador
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

Otras estampas de esta relación fueron París & Nuñez, casa fundada en 1895, dedicada a importaciones de mercancías secas y quincallería, contando con almacenes al por mayor y detal, llegando a ser sub-agentes de las máquinas de coser "Singer", lo que tenía toda una impronta en la cultura de la costura. A ello se sumó la venta de artículos de lujo, mueblería, calzados, perfumería, artículos de plata y cristalería. Asimismo, ofrecían materiales para la talabartería y la confección de calzado traídos de Europa y

www.bdigital.ula.ve



Figura 13.1 Promoción de la casa Paris & Nuñez.
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.



Figura 13.2. Promoción de Van Dissel, Rode & Co
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Otras firmas como Van Dissel, Rode & Co., mantenían una ruta entre Hamburgo, Maracaibo, San Cristóbal, Rubio y San José de Cúcuta, vinculando a Alemania con Venezuela y Colombia. Si bien, la promoción de marcas como "Montebello" y "El dorado" estaban bajo su insignia, su principal trabajo consistía en funcionar como importadores, banqueros y exportadores, contando con haciendas de café propias en el estado Táchira, mientras que a su vez, se vincularon al negocio de la droguería ofreciendo un surtido completo de drogas, medicinas patentadas y perfumería. Además, proporcionaban artículos de escritorio, quincallería, papeles y pinturas para quien lo demandase (Figura 114).

Como se puede observar, estas ofertas iban dirigidas a distintos sectores de la sociedad, lo que denota como estás áreas iban demandando cada vez más de estos bienes. Así, fueron ocupando edificios comerciales y espacios en la prensa, dinamizando la economía de exportación e importación, mientras que imponian pautas sobre las novedades de la moda y la técnica. Otras firmas dignas de mención fueron Dall´orso &Co. Blohm & Co. A. Cook & Hermano, Beckmann & Co, y H.L. Boulton Jr. & Co.

www.bdigital.ula.ve



Figura 114. Promoción de Dallórso & Co
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.



Figura 115. Promoción de Blohm & Co
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 116. Promoción de A. Cook & Hermano
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

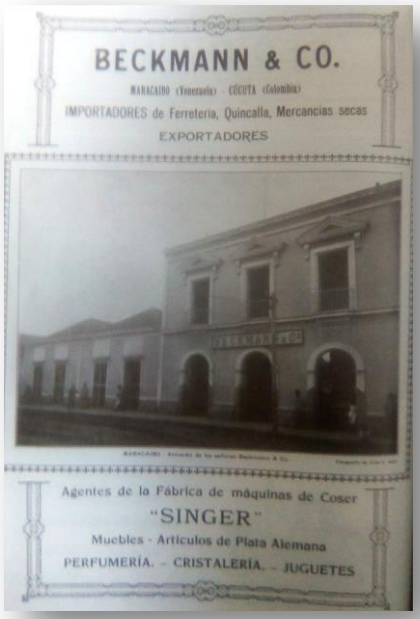


Figura 117. Promoción de Berckmann & Co
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

www.bdigital.ula.ve

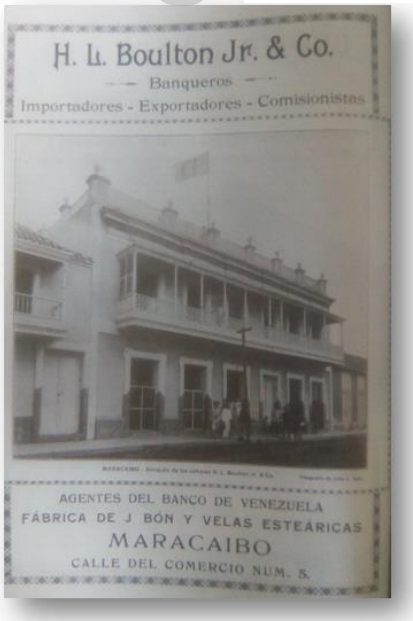


Figura 118. Promoción de H.L. Boulton Jr. & Co
Fuente: E. López Rivas. *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En definitiva, Maracaibo como ciudad-puerto mostró en el último tercio del siglo XIX una serie de cambios significativos que simbolizan el paso de la herencia colonial a la república independiente. El bienestar económico que se derivó de la actividad comercial en auge y del circuito agroexportador desarrollado gracias a la relación con los Andes, dio pie a la consolidación de una élite comercial que contó, indudablemente, con el apoyo de grupos políticos e intelectuales de la época, y si bien se vieron afectados por la medidas nacionales de Guzmán Blanco, rápidamente operaron proyectos de modernización que modelaron la urbe y la abalanzaron para su nueva etapa: la mono-producción petrolera del siglo XX.

El contexto político-administrativo sufrió cambios y confrontó intereses en torno al lago. Las localidades y regiones se vieron superpuestas una y otra vez dentro de los esquemas de las teorías asociadas a la autonomía e independencia propias de la consolidación de una república, pero las crisis económicas, la inflación, el desempleo, la pobreza y la desatención a los sectores empresarial y financiero, afectaron seriamente el desarrollo de la región durante la etapa en estudio.

www.bdigital.ula.ve

Sin duda, Maracaibo se ha debatido entre las "vivencias de ayer y hoy",[748] pero su evolución incluye el rol de las casas comerciales, la Cámara de comercio, el surgimiento de la actividad bancaria, la llegada de la luz eléctrica, el tranvía, las advocaciones religiosas asociadas a la devoción mariana y al lago, la arquitectura, sus figuras intelectuales, música y gastronomía, periodismo, la experiencia del bloqueo naval de 1902[749] y, por supuesto, los viajes comerciales, que impactaron en la diversidad cultural y en su desarrollo como ciudad portuaria, lo cual se verá acrecentado con el advenimiento de la riqueza petrolera, hecho que entrelazará el destino de esta región al mundo moderno en su máxima expresión.

[748] José E. Molinares. *Maracaibo, vivencias de Ayer y hoy*. Maracaibo: Editorial Catatumbo, 1985.
[749] Alarico Gómez, Carlos. *La amarga experiencia (El Bloqueo de 1902)*. Caracas: Ministerio de Educación, Dirección de información y relaciones, División de publicaciones, 1983.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3.7. Viajes a La Guaira y Caracas: capitalidad y economía-mundo

Una aproximación a la realidad geocultural de Venezuela desde la perspectiva de los viajes comerciales del siglo XIX, sitúa a Caracas en el epicentro del problema, al menos por dos razones evidentes: 1. La capitalidad y 2. La relevancia geoestratégica del puerto de La Guaira. Sin embargo, esto no justifica el centralismo que ha marcado la historiografía venezolana, pero sí aclara el por qué existe un mayor cúmulo de información referida a la dinámica comercial y viajera nacional, conectada de manera particular con el eje Caracas-La Guaira.

Caracas fue en términos de identidad y apropiación la parte más anotada, visitada, considerada y referenciada durante el periodo en estudio. No sólo se han realizado lecturas geohistóricas del periodo 1964-1914, sino también existe un amplio abanico de investigaciones de corte político que dan cuenta de los primeros pasos de la nacionalidad venezolana y la consolidación de la Capital como centro nodal y epicentro de las relaciones internacionales. En este contexto, los debates que se daban en Caracas impulsaban la noción de defensa territorial, lo que indujo la articulación de espacios diversos, resaltando aquellos elementos comunes en una búsqueda por fortalecer una imagen de unidad sustentada en el autoreconocimiento y la complementariedad bajo el espíritu federal.

www.bdigital.ula.ve

Sin embargo, esta consolidación del espíritu colectivo nacional entorno a la capitalidad, además de servir de fuerza unificadora, sirvió para fomentar las relaciones con las demás regiones del país. Así, en la cartografía nacional impulsada por el viajero y militar italiano Agustín Codazzi (1793-1859),[750] el territorio comenzó a ser concebido como algo que debía ser pertinente a cada venezolano, por tanto, la representación del territorio nacional se estableció como una imagen del espacio venezolano que además de su utilidad práctica en el contexto militar, impulsaría el sentido de pertenencia de los nuevos ciudadanos teniendo a Caracas como centro (Figura119).[751]

[750] Agustín Codazzi. *Obras Escogidas*. Caracas: Biblioteca Venezolana de Cultura, 1960.
[751] Johnny V. Barrios Barrios. "La obra geográfica de Agustín Codazzi y el rompecabezas nacional (1830-1850)". *Anuario GRHIAL*, Nº 6, Mérida (Venezuela), 2012, pp. 43-64.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Cabe recordar que dentro de este proceso, la Sociedad Económica de Amigos del País[752] había asumido una postura edificadora dentro de una idea de República sobre un territorio que aún no se conocía en su justa dimensión, pero que con el *Resumen de la Geografía de Venezuela* publicado en 1840 por Codazzi, se pudo apreciar mejor.

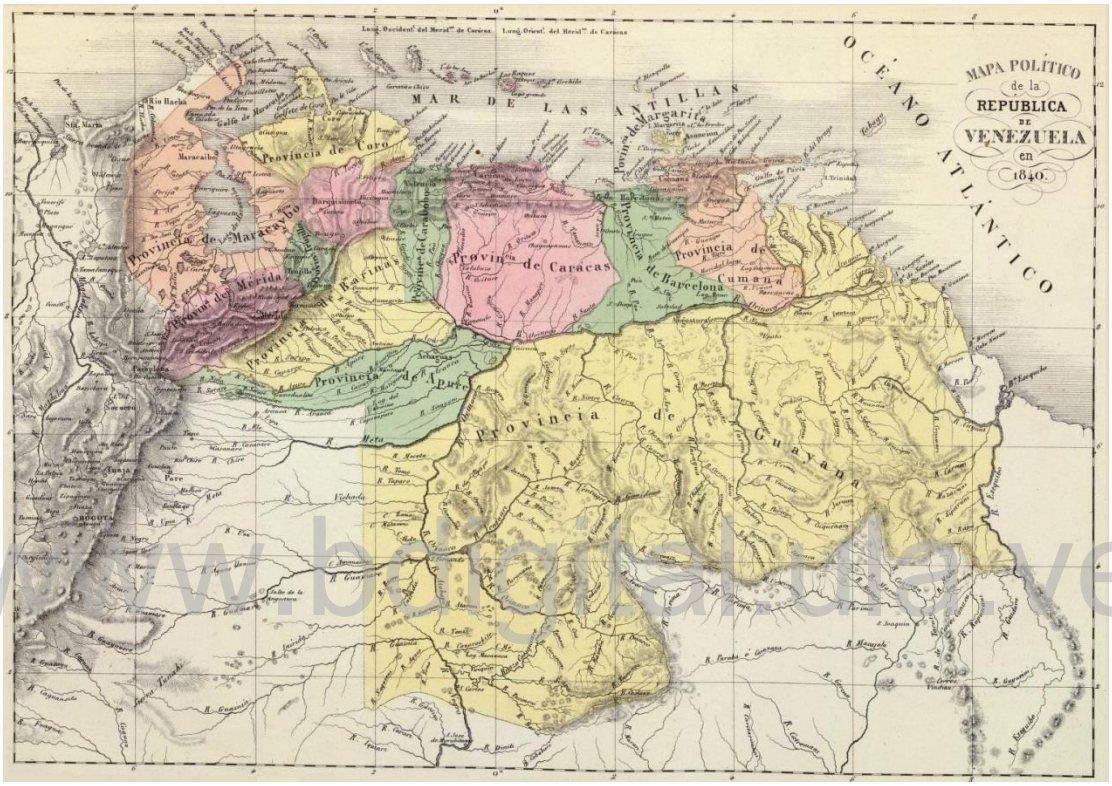


Figura 119. Mapa político de la República de Venezuela de Agustín Codazzi.
Fuente: Agustín Codazzi. *Atlas físico y político de la República de Venezuela*. París: Lith. De Thierry Freres, 1840.

Con el esfuerzo realizado por Codazzi, la urbe caraqueña se consolidó como una ciudad que articulaba aspectos políticos, sociales, culturales y económicos dentro de un proceso histórico marcado por la voluntad política, el poder y la guerra. Esta reafirmación la ubicó como el primer destino para los viajeros y expedicionarios del siglo XIX. Las medidas del país tenían como epicentro la capital por lo que el *Resumen de la Geografía*

[752] La *Sociedad Económica de Amigos del País* representa para Venezuela la expresión del modelo de las sociedades económicas surgidas en Europa.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

de Venezuela, el *Atlas Físico y Político de la República* de *Venezuela* y el *Mapa General de la República de Venezuela*, dejaban claro entre 1840 y 1841 las dimensiones de un país y su gente, con un nivel de organización federal pero con un peso fuerte sobre la ciudad.

De esta forma, la capital le imprimía una visión oficial a la nación frente a los Estados. Sin embargo, las redes de abastecimiento daban cuenta de una dependencia por parte de las poblacionales productivas más cercanas con el puerto de La Guiara, incrementando así la integración de buena parte del espacio físico Venezolano con la "cuna del Libertador" como símbolo de la República. A su vez, con la Constitución Federal se buscó crear la conciencia política para una obra nacional que superará los escollos de las guerras y los conflictos internos. Son los tiempos de la Caracas que prevé una Venezuela en construcción y se impulsa hacia un orden civilizatorio, teniendo a Inglaterra, Francia, Alemania y Estados Unidos como paradigmas de progreso y civilización.

La búsqueda del orden y la ley irrumpieron en la razón filosófica y, desde la capital, hombres notables se dieron a la tarea de darle forma a la imperiosa necesidad de organizar las formas de comunicación y establecer las bases estructurales que ayudarán al replanteamiento de Venezuela como nación de cara a la modernidad.[753] Desde Caracas, se asentaban las nuevas ideas republicanas y los viajes comerciales, los cuales, no sólo nutrían a la ciudad de mercaderías y buenos vinos, sino también le aportaban ideas que llegaban en forma de libros, diarios, documentos y viajeros que encaraban la necesidad de un redescubrimiento del potencial de la nación.

Los viajes fueron catalizadores para comprender mejor los territorios descritos en la cartografía heredada por Codazzi. A pesar del exacerbado caudillismo presente en las regiones, el poder centralizado y las autonomías regionales permitieron un acrecentamiento del registro del territorio para conocer a fondo su potencial económico, hecho que fue tomado en cuenta por todos los viajeros interesados en obtener lucro de la riqueza nacional. Las ideas de paz y progreso eran concebidas dentro del lema de "Dios y Federación" como premisas para trascender los amargos episodios de la "Guerra Larga".

[753] Consúltese: Germán Carrera Damas. *Venezuela. Proyecto Nacional y Poder Social*. Barcelona (España): Crítica, 1986.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

La capitalidad daba al mapa del país un punto de apoyo imaginario y colectivo que indicaba la necesidad de la consolidación y establecimiento de un nuevo orden político, pero también económico y sociocultural.

Si bien, la presencia extranjera en el país —con capitales de inversión en el campo del comercio y las actividades financieras— fue cobrando fuerza en las regiones, Caracas continuó ocupando un lugar preponderante en este sentido. En una Venezuela impactada por las luchas internas y el regionalismo,[754] era fundamental lograr una estabilidad política, razón por la cual la aplicación de las leyes permitió un manejo más efectivo y equilibrado del territorio nacional, contrarrestando la atomización que arrastraba desde los primeros años de la República independiente hasta comienzos de la Guerra federal.[755]

Sin embargo, las debilidades existentes a nivel de vialidad y comunicaciones, hacían poco viable una administración efectiva del país desde Caracas, por lo que las regiones, mientras más apartadas, mantuvieron un mayor grado de autonomía (de facto). Este distanciamineto fue aprovechado por los inversores y casas comerciales que, para el periodo en estudio (1864-1914), impulsaron significativamente la economía agroexportadora desde las entrañas del país. El fenómeno de la regionalización no sólo se manifestó ante la imposibilidad de imponer una administración nacional eficiente, además, la diversidad geográfica de Venezuela también jugó un rol fundamental al respecto, como se puede apreciar en la viñeta del *Atlas físico y político de la República de Venezuela* de Agustín Codazzi, misma en la que el ilustrador, Carmelo Fernández, intentó representar los aspectos más significativos de cada región del territorio nacional articulándolos con los símbolos identitarios del país (Figura120). Una valoración mucho más detallada de dicha ilustración es expuesta por Mario Longhena:[756]

> La portada tiene una viñeta simbólica, por la cual Codazzi manifestaba no poca simpatía y que, según nosotros, no tiene ni originalidad ni profundidad de concepción, pero que no podemos negar responde a la mentalidad de los hombres

[754] Morón, Guillermo. *Historia de Venezuela.* Caracas: Los libros de El Nacional, 2012.

[755] Elías Pino Iturrieta. *País Archipiélago. Venezuela, 1830 a 1858.* Caracas: Fundación Bigott, 2001.

[756] Mario Longhena, editor de las *Memorias de Agustín Codazzi*. En esta oportunidad ha sido consultada la traducción al castellano realizada por Marisa Vannini de Gerulewicz en 1970.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

que asistieron —y fueron parte no pequeña de los acontecimientos— al nacimiento de la libertad de tantos Estados antes oprimidos por la esclavitud. El autor es Carmelo Fernández sobrino del Presidente de la República, el cual quiso representar a la joven República en una mujer vestida a la manera de los indios, sentada junto a armas y banderas, bajo un dosel de vegetación tropical, la cual, aunque tiene a su alrededor los símbolos de sus victorias, y al lado, sobre una gran roca, esculpidas las fechas de su liberación de la servidumbre española y los nombres de las batallas ganadas, no apoya sobre ellos su porvenir, sino sobre el libro de sus derechos, que tiene bajo el brazo, y sobre él pone su fuerza y su esperanza. Cerca corre el Orinoco y lo surca una canoa, símbolo este —siempre según el autor— de la vida tranquila y pacífica en que viven las tribus de indios; a la orilla del río corre, ágil, un caballo salvaje, símbolo de la independencia; sobre las riberas se eleva una variada vegetación que indica la riqueza no común de la flora venezolana, y a lo lejos se elevan unas montañas que la nieve cubre de blanco. Así imaginó el joven pintor su tierra y con tales símbolos quiso representarla.[757]



Figura 120. Viñeta del *Atlas Físico y Político de la República* de Codazzi.
Fuente: Agustín Codazzi. *Atlas físico y político de la República de Venezuela*. París: Lith. De Thierry Freres, 1840.

[757] Agustín Codazzi. *Memorias de Agustín Codazzi*. Caracas: UCV, 1970, pp. 17-18.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Ya en el ámbito de los viajes comerciales, puede decirse que existía un número importante de embarcaciones que conectaban a la Capital con buena parte del territorio. Las rutas escogidas serian establecidas sobre el mismo sistema de navegación que desde antes permitía el tránsito de la correspondencia, por ende, el traslado de misivas será continuado por vapores alemanes como el "Vandalia", como lo deja ver la prensa de la época:

> El vapor alemán Vandalia entró á este puerto ayer á las $6^1/_2$ de la mañana y las 30 ó 40 cartas que trajo llegaron á la oficina de correos á las 9 y 40 minutos.[758]

Una gran parte de los viajeros europeos que atravesaron el Atlántico tras la búsqueda de las "maravillas" del Nuevo Mundo, inspirados por la obra de Alexander von Humboldt e influenciados por el espíritu del romanticismo, dieron cuenta de La Guaira y Caracas en el marco de la república imaginada,[759] alcanzando desde ahí los rincones más apartados del continente americano. Sus representaciones pictóricas y notas de viaje, registraron aspectos y características de la región que dieron cuenta de la importancia de la relación entre la capital y su puerto natural, La Guaira, espacio que condensó no sólo el poder político sino una realidad geográfica sensible que representaba una buena parte del país.[760]

www.bdigital.ula.ve

3.7.1 Capitalidad e influencia regional

El caso de La Guaira-Caracas es, sin duda, el de mayor relevancia por ser precisamente el eje central del país. Al ser el primer ancladero nacional, las referencias hacia el puerto y la ciudad son abudantes. Sin embargo, al igual que las otras regiones historicas del país, demanda de una investigación particular a la hora de conocer a profundidad la dinámica portuaria del litoral central. La mirada panorámica que

[758] *La Araña*, N° 22 (Puerto Cabello, octubre 17 de 1879).
[759] Benedict Anderson. *Sociedades Imaginadas*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1993.
[760] Pedro Cunill Grau. *Geohistoria de la Sensibilidad*…

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

presentamos a continuación busca ofrecer precisamente una examen integral del proceso, con énfasis en lo cultural.

Las huellas culturales en el eje La Guaira-Caracas, se pueden rastrear desde el arribo del barco a dicho puerto y continuarse hasta la mesa de los hogares y posadas, así como desde las tierras aledañas a las bodegas navieras. Esto debido a que las arterias comerciales de Venezuela en la segunda mitad del siglo XIX hacían circular un número importante de artículos que dinamizaban la economía del país, en una escala significativa para quienes veían en el comercio una forma de aprovechar las potencialidades de un país. En las distintas fuentes documentales de la época es posible apreciar que la producción de café, cacao y cuero de res, por ejemplo, alcanzó para el año 1889 una exportación que llegó a 43.168.952 Kg. (café), 6.894.000 Kg (cacao) y 2.325.257 Kg (cueros), siendo el primero de estos rubros el más predominante para el momento,[761] hecho que marcaba el pulso de la realidad en esta región.

La Guaira se sumaba a la dinámica agroexportadora que permitía aprovechar la circulación de los productos circulantes: cueros de venado y ciervo, algodón, añil, quina, dividivi, tabaco en rama y elaborado, almidón, panela y papelón, maderas, palos de tinte, bejucos, cauchos, sarrapira, cebadilla, caraotas, frijoles, pescado salado, quesos, bucles de pescado, cuernos, carraza, garras, frutas, zarzaparrilla, onoto, oro, plata, ron, aguardiente, plantas vivas, plumas de aves, fibras, maíz, chocolate, dulces, lana, cogollos, cal, pájaros disecados, mineral de cobre, cuarzo, ladrillos, estiércol de cabras, asfalto, azúcar, simaruba, corteza de naranja, aloe, semillas y perlas finas, huesos, chivos y carneros, ganado, bestias caballares, burros, marranos, cocos, plátanos, hamacas, legumbres y tortugas, entre otros.[762]

El libre comercio en el marco del contexto republicano, abrió las relaciones económicas del país en posguerra. Así, el capital extranjero avistó el beneficio de comerciar con muchos de estos rubros, por lo cual, tramitó los permisos necesarios para iniciar las labores de exportación desde Caracas con miras a encontrar las ventajas del

[761] Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, Caracas: Septiembre de 1891, Año I, N° 10, Tomo I.
[762] *Ídem*.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

mercado moderno internacional, aunque esto no significó necesariamente la obtención de beneficios para la gente común. El contacto con el exterior desde La Guaira era sólido y le dio al territorio nacional una puerta de entrada reconocida con un dinamismo creciente, lo que motivó la llegada de barcos bajo distintas banderas, ampliando el panorama interno que se proyectaba al mundo bajo la dinámica del comercio agroexportador entre 1870 y 1914; Caracas pasó a observarse culturalmente como una pequeña París en Suramérica.

La presencia de una infraestructura portuaria con identidad y solidez admitió el aumento del tráfico de navíos con mayor calado y capacidad de tonelaje, lo que implicaba un aumento en el contacto con el exterior y con los demás puertos del país. La Guaira fue, en este sentido, el eje articulador a nivel geopolítico y la puerta de entrada y salida de productos económicos-culturales que, gradualmente, iban cambiando la imagen de un país maltrecho por el de uno que procuraba la modernidad. Un aspecto importante en este sentido, fue la reorganización de las figuras públicas y el fomento de las inversiones extranjeras que sumó en el proceso de desarrollo nacional en el marco del "progreso". El hecho de que se tomaran medidas de modernización en la infraestructura portuaria, la ciudad y las comunicaciones, entre otros factores asociados a la agroexportación, es una muestra del papel que jugó el comercio en la región central y del valor que tenían los viajes comerciales que la sustentaban; así, La Guaira en tanto puerto natural de Caracas, se posicionó en la vanguardia económica-cultural de Venezuela.

www.bdigital.ula.ve

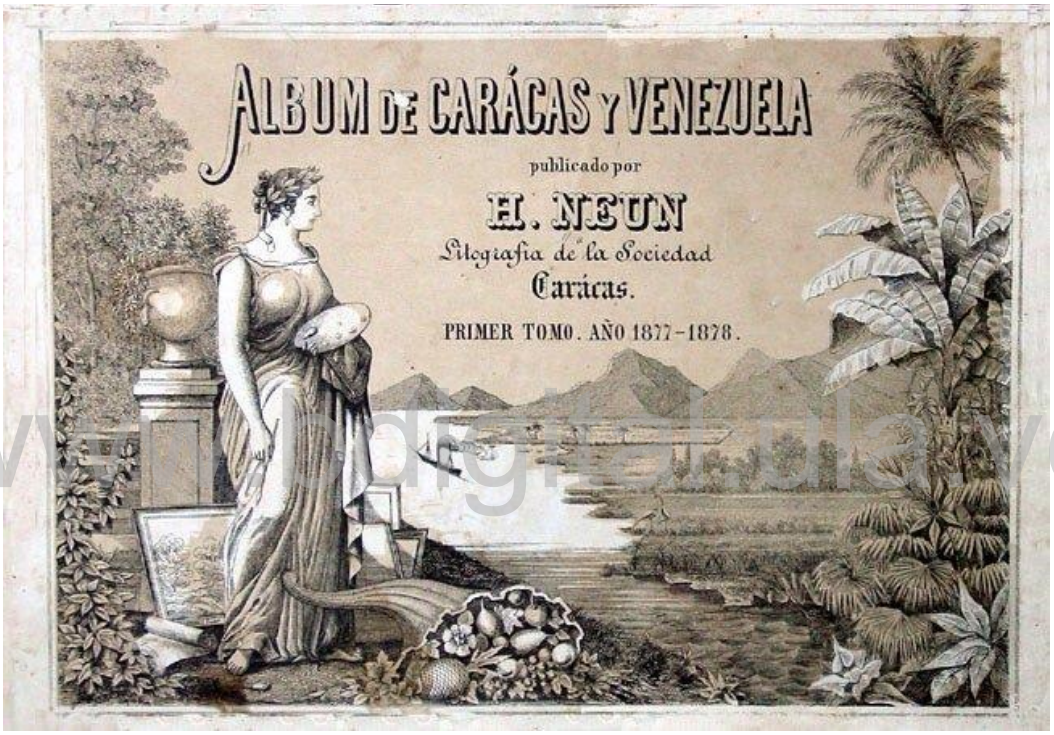
En el marco del *género de los viajeros*,[763] el contexto decimonónico venezolano otorga al eje La Guaira-Caracas un lugar elevado. Las fuentes escritas, iconográficas y cartográficas producidas por hombres y mujeres quienes llegaron a Venezuela entre los años 1799-1963 y 1864- 1914, dan cuenta de cómo el centro del país era el parámetro para apreciar la diversidad del territorio y su gente. Muchos autores iban percibiendo y describiendo las distintas regiones componentes del país y su sociedad, dejando testimonios de la situación de Caracas, su puerto y el lugar central que representaban para el desarrollo nacional.

[763] Gregorio Weinberg. "Prólogo. El género de los viajeros". En: Amadeo Frezier. *Relación del viaje por el mar del sur*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1982, Nº 99, pp. IX-LVI.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

A los ojos del viajero extranjero, la capital era ubicada, seleccionada, clasificada y analizada, resaltando aspectos significativos dentro de una realidad geo-histórica y socio-cultural de la época. De esta manera, los diarios, bitácoras, crónicas, epístolas y libros de viaje, así como los dibujos en grafito, acuarelas, óleos, grabados y fotografías, se convirtieron en fiel testimonio de una realidad propia de su tiempo histórico; tal es el caso del *Álbum de Caracas y Venezuela* de Henrique Neun (Figura 121).



www.bdigital.ula.ve

Figura 121. Viñeta del *Álbum de Caracas y Venezuela*
Fuente: H. Neun. *Álbum de Caracas y Venezuela*. Caracas: Litografía de la Sociedad, 1877-1878.

La cartografía caraqueña también tenía su impronta en las relaciones de viaje, ya que desde tiempos coloniales se había convertido en una plaza de primera importancia para el control de esta parte de Hispanoamérica. De igual manera, el eje La Guaira-Caracas representaba la "primera impresión" del país y fue en muchos casos la entrada para quienes aspiraban emprender viajes hacia otros parajes suramericanos, por lo cual, sus medios de transporte, los animales herrados, las carretas, carruajes, redes ferroviarias y tranvías formaban parte del paisaje cultural capitalino.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

A la hora de elegir como destino a Venezuela, Caracas era un destino obligatorio, no solo por ser la sede del gobierno y de las instituciones públicas, sino porque era, a nivel logístico, una de las puertas de entrada a Suramérica. A la Guaira y Caracas llegaron viajeros americanos y del resto del mundo como es el caso de Martín García Merou (1880), José Martí (1890) y Santiago Pérez Triana (1901),[764] a los que se sumaron otros como Miguel Cané (1881)[765] pero también partieron viajeros venezolanos a transitar por otras fronteras como Francisco Michelena y Rojas.[766]

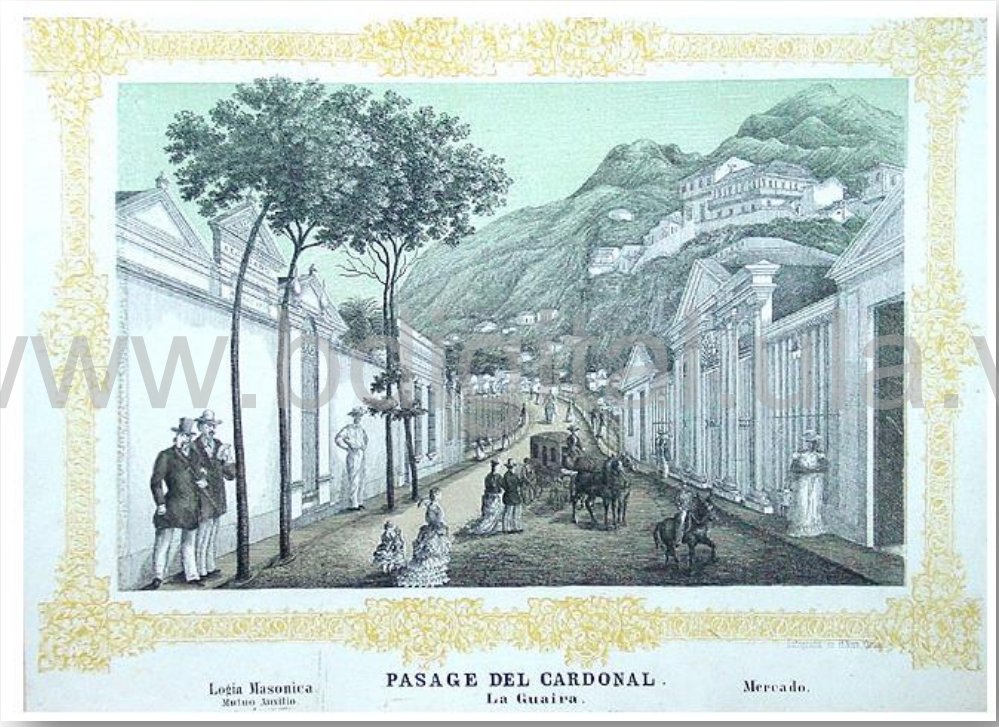


Figura 122. Pasage del Cardonal. La Guaira.
Fuente: H. Neun. *Álbum de Caracas y Venezuela*. Caracas: Litografía de la Sociedad, 1877-1878.

[764] Estuardo Núñez. *Viajeros Hispanoamericanos.* Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1989, pp. 363-375.
[765] Miguel Cané. *En viaje.* Caracas: Biblioteca Ayacucho, 2005, pp. 79-105.
[766] Alejandro Mendible Zurita. "El testimonio de Francisco Michelena y Rojas sobre el estado de los límites con Brasil (1855-1860)". *Akademos*, Vol. 15, N° 1 y 2, Caracas, 2013, pp. 115-142.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 123. Palacio del Ministerio de Fomento. Vista de la Esquina del Conde hacia el Este-Caracas.
Fuente: H. Neun. *Álbum de Caracas y Venezuela*. Caracas: Litografía de la Sociedad, 1877-1878.

www.bdigital.ula.ve

Sobre esta parte de país hay muchas referencias y antecedentes remotos que abarcan el periodo colonial, lo que incluye los trabajos de Alejandro de Humboldt, Sir Robert KerPorter, Giuseppe Orsi de Mombello, Annie Brassey, Jenny de Tallenay, Emilia Serrano García y Leotine de Roncajolo, entre otras personalidades que dieron cuenta de Caracas en la cartografía y la geografía cultural de América.[767] La percepción del territorio y el (re)"descubrimiento" de lo venezolano a la luz de las fuentes de viajeros tiene por obligatoriedad la impronta que hasta el día de hoy ha tenido el eje La Guaira-Caracas.[768] Como lo ha expresado José Ángel Rodríguez:

[767] Consúltese: Álvaro García Castro. "Apéndice 3: Crónicas, Descripciones, Informes y Relaciones de viajes". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela de la Fundación Polar*, 1998, Tomo III, pp. 1091-1163.

[768] Al respecto véase el importante aporte de María Luisa De Blay. *Contribución a la Bibliografía de Viajes y Exploraciones de Venezuela.* Caracas: Escuela de Biblioteconomía y Archivos de la Facultad de Humanidades y Educación, UCV, 1964.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Fue desde luego Caracas la ciudad a la que Humboldt prestó mayor atención. Allí llegó con Bonpland el 21 de noviembre de 1799. Sus descripciones caraqueñas son acaso las mejores páginas de su obra en asuntos urbanos. Los viajeros llegaron a Caracas en el momento culminante de su esplendor en el periodo colonial, gracias al comercio del cacao, que había cambiado notablemente la pequeña villa de los primeros tiempos, acosada constantemente por incursiones indígenas, frecuentes terremotos y epidemias de viruelas. Desde finales del siglo XVII la situación cambió notablemente gracias a la irrupción del cultivo del cacao el cual, pese a todas las trabas impuestas por la Metrópoli, se comenzó a comercializar en gran escala con otras provincias españolas, la Nueva España en primera línea.[769]

Entre las características detectadas por estos viajeros en este eje se encuentran:

- El afianzamiento de una capitalidad caraqueña con un peso demográfico significativo.
- Caracas se consolida como punto nodal desde don se vive una expansión de la infraestructura vial determinante para el futuro del país.
- Genera una relación con otras regiones de menor escala pero dependientes de la dinámica litoraleña.
- Caracas marca la pauta del desarrollo urbano superando el casco histórico-colonial y engalanándose con una estética parisina que impacta la morfología cultural de ornato público.
- En los suburbios caraqueños y los centros populares se desarrolla una forma de habitad que va delineando una manera de cohabitar *sui generis*.
- Se comienza a vivir un impacto sobre la demanda de servicios públicos.
- Las haciendas evidencian la importancia del valle caraqueño y sus ventajas ambientales.
- Los viajes entre La Guaira y Caracas, así como de los costados del territorio central, permite el abastecimiento de productos de toda índole, lo que fortalece el crecimiento de la urbe y su fortalecimiento político-administrativo.
- Los caminos se convierten en un escenario amplio donde se consiguen intercambios de productos e ideas que van más allá de la perspectiva local.

[769] José Ángel Rodríguez. "El culto a Humboldt en Venezuela". *HiN. Revista Internacional de Estudios Humboldtianos*, Vol. X, N° 19, Potsdam, 2009, p. 46.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

- La ciudad se ensancha y se diversifica de Este a Oeste y de Norte a Sur.
- Los caminos de recuas y las picas se entrelazan con el fin de motorizar el desplazamiento.
- Las carreteras se convierten en arterias de desarrollo y flujo de personas y mercancías.
- Los proyectos ferrocarrileros fortalecen la integración entre el litoral y la ciudad salvando el escollo que le presenta la Cordillera de la Costa.
- La expansión del Puerto de La Guaira le otorga un sinfín de ventajas comerciales a la ciudad y lo enlaza con la dinámica global.
- Desde Caracas se intensifican los trabajos viales con rumbo al Oriente, carreteras y ferrocarriles se asoman en el horizonte central.
- Con la consolidación de la urbe caraqueña hibridan lo urbano y lo rural hasta alcanzar las tierras altas de la cordillera de la Costa.
- Se desarrolla un impacto ambiental considerable que va verse reflejado en el siglo XX.
- Las distintas culturas que componen la sociedad se hacen cada vez más patentes en la capital venezolana.

www.bdigital.ula.ve

A partir de lo anterior, puede afirmarse que La Guiara y Caracas establecieron su propia simbiosis económica y cultural, tal vez más acelerada a nivel de infraestructura urbana debido a la influencia europeizante de sus gobernantes. Desde una perspectiva urbana, se puede señalar que entre 1870 y 1940 hubo, como señala Arturo Almandoz, un "Urbanismo europeo".[770] Esta noción es un punto de primer orden en el marco de cómo Caracas se convierte no sólo en una ciudad moderna sino en una aproximación a Europa desde los ojos de Suramérica.

Con el tiempo, Caracas conseguirá hacerse del reconocimiento citadino suramericano, ya que como señala Mariano Picón Salas, hubo una "curiosa mezcla de costumbres francesas y españolas que se superpuso al misterio y azar de nuestra vida criolla y marcó el tono social de la pequeña metrópoli entre los últimos años del siglo XIX

[770] Arturo Almandoz. *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940).*Caracas: Fundación Cultura Urbana, 2006.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

y los primeros cinco lustros del presente".[771] Sin duda, la visión de Caracas como una ciudad que apuntaba a la usanza europea era ya una herencia colonial, pero el influjo de Francia como referente mundial de la cultura civilizatoria del siglo XIX, hizo mella en la forma de concernir el futuro desde la cotidianidad hasta la obra monumental.

De los barcos llegaban las noticias europeas, las modas, las maneras de ver y apreciar las artes y hasta el perfume para las señoritas de sociedad, pero también arribaron las ideas que impactaron en las formas de concebir la política de Estado. Más tarde, el ejército asumirá el casco prusiano y la gastronomía será una muestra patente de la hibridez entre lo extranjero y lo criollo; Caracas será así una capital de salón cargada de imaginarios trasatlánticos. Como ha escrito Arturo Almandoz: "Aunque tradicionalmente ha sido descartada en tanto receptora importante del urbanismo europeo importando a Latinoamérica desde mediados del siglo XIX, la capital venezolana puede verse como sui generis de una ciudad «al estilo del Viejo Mundo»".[772] En este sentido, desde la Capital se intentaba reproducir abiertamente las prácticas culturales en boga del viejo continente, tal y como lo percibió Mariano Picón Salas:

www.bdigital.ula.ve

> …llegaban compañías de ópera, opereta y zarzuela, dramas de María Guerrero; tonadilleras españolas, como Paquita Escribano y Resurrección Quijano; toreros, como el Gallo, que se anotaron tardes espléndidas y pávidas "espantadas" en el «Nuevo Circo», o poetas recitadores al estilo de Villaespesa, quien logró estrenar en el Municipal un ripioso drama sobre Bolívar.[773]

La idea del progreso y civilización se hizo presente en la vida de la República, la capital llevaba la vanguardia en este sentido, la obra pública es sólo una muestra de lo que ocurría en los suburbios y en las mentalidades de una población estratificada y diluida entre hibridismos culturales con múltiples raíces y deseos de modernidad. El intento de Guzmán Blanco de hacer de Caracas la "París de Suramérica" va mucho más allá del capricho de un afrancesado, por el contrario, este impulso es fiel reflejo de la convicción

[771] Mariano Picón Salas. *Comprensión de Venezuela*. Caracas: Colección Bicentenario Carabobo, 2021, pp. 101-102.
[772] Arturo Almandoz. *Urbanismo europeo en Caracas*… p. 353.
[773] Mariano Picón Salas. *Comprensión de Venezuela*… pp. 197-198.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

de aproximarse culturalmente a un paradigma que se consideraba superior pero que era susceptible de ser imitado. Sin embargo, este tal vez ha sido uno de los errores en los que ha incurrido la política venezolana desde entonces hasta el presente, donde la idea de lo nacional se ha intentado construir a través de referentes foráneos y no desde la raíz de lo que se tiene y se es, tal y como lo expusieran grandes americanistas como Andrés Bello en su *Biblioteca Americana* y José Martí en su obra *Un viaje a Venezuela.*

3.7.2 La Guaira: miradas extranjeras

Los viajes al puerto de La Guaira no tenían muy buena reputación, no hay viajero que no se haya quejado de la rada y sus complicaciones para desembarcar. Dos viajeros argentinos, Miguel Cané y Martín García Merou, realizaron valoraciones sobre este puerto que dan cuenta de la realidad agreste del país a pesar de sus deseos de desarrollo. Merou señalaba:

> La Guaira, por otra parte, no posee ningún detalle interesante. Es una aldea ruinosa que se levanta a lo largo de la ribera, con una sola calle miserable, un depósito de las mercancías que tienen que pasar por la aduana establecida en aquel puerto, para ser enviadas a Caracas. Las corrientes que se chocan en la rada de La Guaira hacen de aquel puerto uno de los más peligrosos y desamparados que pueden existir.[774]

www.bdigital.ula.ve

Por su parte, el diplomático Miguel Cané expresó en 1881 uno de los testimonios menos halagadores que se puedan referir sobre el renombrado puerto. En sus palabras:

> El mar estaba como una balsa de aceite, lo que llamaba la atención de los venezolanos, poco habituados a esa mansedumbre, tan insólita en aquella rada de detestable reputación. Bajamos, pues, y una vez en tierra, todo el encanto fantasmagórico de la ciudad, vista desde el mar, se desvaneció para dar lugar a una impresión penosa. "Venezuela tiene la cara fea", me decía un caraqueño, aludiendo al aspecto sombrío, desaseado, triste, mortal, de aquel hacinamiento de casas en estrechísimas calles que parecen oprimidas entre la montaña y el mar.[775]

Estas crudas descripciones pesan mucho más cuando se trata de la principal entrada a la República, una rada que enlazaba al país con el mundo. Sin embargo, la percepción

[774] Estuardo Nuñez. *Viajeros Hispanoamericanos*… p. 363.
[775] Miguel Cané. *En viaje*… p. 80.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

peyorativa continúa cuando, una vez en tierra, los viajeros comenzaban sus recorridos por caminos que poco o nada habían cambiado desde el siglo XVIII.[776] El sistema de caminos de Caracas fue una herencia de periodo colonial, respondía a la necesidad de la sociedad colonial, debido a la urgencia de comunicarse. Dicho sistema "llegó a conformar una extensa red en su mayoría improvisada, que enlazaba las regiones más importantes de dicha posesión colonial".[777] Uno de los problemas que más afectaba el viaje era que el conjunto vial estaba sometido a factores naturales como el clima y el relieve, los cuales paralelamente afectaban la dinámica comercial, por lo que las estaciones secas se veían como más expeditas y menos laboriosas para realizar estos periplos. A ello se sumaba la variedad de los caminos, por un lado estaban los caminos de montaña, los caminos de zonas llanas y los reales, por donde era habitual ver circular mercaderías y personas.

Si bien, Caracas poseía un resguardo natural ante los intrusos, por otro lado, la barrera montañosa y sus afluentes hídricos la aislaba de su entorno. Solo basta con observar la vida en los suburbios caraqueños del siglo XIX para darse cuenta de la realidad que se vivía para entonces.[778] Una lectura del paisaje natural y cultural que presentaban las vías de Caracas y La Guaira dan cuenta de cómo se pasó de los trazados precolombinos al sistema colonial, haciendo valer caminos de recuas como el del Ávila, el cual fue celosamente protegido como camino real por su situación geoestratégica, ya que "por él salían los productos del valle de Caracas y una parte de los productos de la región central".[779] Para mediados del siglo XIX, el viajero húngaro Pal Rosti, quien visitó Venezuela en 1856, señalaba que "las personas andan a caballo o en mulas; las cargas y los equipajes lo hacen trasportar sobre asnos o mulas".[780] Ya para el año 1878 "se ha consolidado la ocupación y actividad suburbana incentivada por el tráfico comercial entre La Guaira y Caracas",[781] lo que significó un cambio sustancial para ambos puntos del eje.

www.bdigital.ula.ve

[776] Véase: Rodulfo Pérez. "La red de caminos de la provincia de Caracas. Una aproximación a partir de los relatos de viajaros de la mitad del siglo XVIII". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N°80, Año 20, Caracas, 2002, pp. 503-512.
[777] *Ibídem.*, p. 511.
[778] Margarita López Maya. *Los suburbios caraqueños del siglo XIX*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1986.
[779] *Ibídem*, p.29.
[780] Pal Rosti. *Memorias de un viaje por América*. Caracas: Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, Escuela de Historia, 1968, p. 40.
[781] Margarita López Maya. *Los suburbios caraqueños del siglo XIX*… p. 31.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

De esta manera, La Guaira representó una parte sustancial de la capitalidad. No es posible pensar los viajes comerciales al centro del país sin el desarrollo del puerto, la aduana, la ciudad, los caminos y el desarrollo y expansión de Caracas. Fue el movimiento comercial que se venía experimentando en la capital de la República lo que impulsará la construcción del ferrocarril de La Guaira a Caracas,[782] un símbolo de desarrollo que permitirá fortalecer el desplazamiento entre ambos puntos. En definitiva, ampliará la manera de concebir la centralidad de un país en construcción pero que busca ocupar su lugar en el mundo.

3.7.3 Modernidad, comercio y cultura

La Capital venezolana es tal vez el mejor escenario para analizar sistemáticamente la triada modernidad-comercio-cultura. Esto se debe a que desde el siglo XIX el centralismo propició la construcción de un perfil citadino con una mirada más hacia el exterior que hacia sus propias raíces, lo que ha llevado a la crítica y el examen nacionalista. Sin embargo, en términos histórico-culturales, Caracas representó la gran tarima de exhibición de los aciertos y contradicciones de un país multicultural y geográficamente diverso. Los cambios culturales no estaban a espaldas de los cambios materiales, por el contrario, la vida material se entrelazaba con lo inmaterial, debido a que había una dinámica acelerada de aparición y desaparición de objetos, ideas, acciones y formas de concebir el mundo. Como escribe Julieth Giraldo Palacios:

> …cada suceso histórico conlleva a un cambio cultural, que se manifiesta en expresiones materiales e inmateriales, incluyendo a los objetos como registro tangible de la memoria colectiva de la sociedad como consecuencia de la invención, creación, elaboración o manufactura y proyección de un artefacto, objeto o producto con valor cultural.[783]

Dos aspectos que permiten apreciar el impacto de los productos comerciales-culturales a los que se ha hecho referencia en este trabajo son: 1. Las marcas de fábrica en

[782] José Murguey Gutiérrez. *Construcción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles en*… p. 127.
[783] Julieth Giraldo Palacios. "La materialización de la cultura". *Novum. Revista de Ciencias Sociales Aplicadas*, Vol. I, N° 8, Colombia, 2018, pp. 119-130.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

el sector alimentación[784] y 2. La moda.[785] En ambos casos están involucrados los viajes y el comercio, es decir, la relación entre economía y cultura. El primer de estos aspectos permite situar a las personas en la mesa de sus hogares, un espacio privado e íntimo; el segundo, de impacto en lo corpóreo, tendrá mayor visibilidad en los espacios públicos. Sin embargo, ambos permitieron establecer diferencias significativas en el *status* social, marcando claras distancias entre aquellos que podían o no costear la adquisición de estos productos; así, las formas de alimentación y vestido sirvieron como mecanismos que progresivamente fueron alterando la identidad, construyendo nuevos imaginarios y propiciando intercambios lingüísticos.

La importación constante de nuevos alimentos de fábrica y vestuario, permiten prestar mayor atención a la manera en cómo se percibe el mundo desde una doble perspectiva: la criolla y la foránea; denotando los valores de la sociedad, la idea de la prosperidad, el éxito y el buen vivir. Estas construcciones que entran en los dominios del imaginario social, impregnaron el centro del país e irradió hacia el interior, con el apoyo de toda una simbología capitalina que imponía el modelo de "progreso".

www.bdigital.ula.ve

En relación con los aspectos relacionados con la mesa caraqueña, Rafael Cartay explica de manera clara el rol que jugaron las relaciones comerciales con otros países en la incorporación de utensilios en la cultura gastronómica nacional:

> La historia de la incorporación de estos utensilios es de difícil elaboración, pero es posible, con algunas reservas, inventariar la llegada de algunos de estos objetos. Sanoja (1997: 55) señala que hasta mediados del siglo XVIII Caracas se nutría de importaciones de mayólica y loza culinaria proveniente de México, Holanda y España. Desde finales de ese siglo, comienza a hacerse presente la porcelana inglesa. Entre 1840 y 1870 se encuentra en Caracas una gran variedad de objetos manufacturados de uso cotidiano, que eran producidos en Inglaterra, Francia y Estados Unidos, importados por las casas comerciales extranjeras y publicitados en la prensa de la época. Por ejemplo, en la publicidad de algunas casas comerciales caraqueñas en 1837 se ofrecían platos de servicio y de postre, entre ellos platos «hondos» y «llanos» de cristal, vidrio, loza y porcelana (El Liberal, Caracas, 30.05.1837), o cubiertos con conchas de nácar y marfil y utensilios de plata

[784] Edgar Abreu Olivo y otros. *Inicios de Modernidad. Marcas de Fábrica y comercio en el sector alimentario en Venezuela*. *1877-1929*. Caracas: Fundación Polar, 2000.

[785] Antonio de Abreu Xavier. *La pasión criolla por el Fashion. Una historia de la pinta en la Venzuela del siglo XIX*. Caracas: Editorial Alfa, 2011.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> para el servicio de mesa en 1845, o, ese mismo año, manteles de hule y fósforos de Golsh (El Liberal, Caracas, 26.07.1845). En 1845 una casa comercial ofrecía ollas de hierro vidriado para cocinar, cacerolas de hierro y cafeteras de hierro estañado (El Patriota, Caracas, 16.08.1845). En 1855 la Casa Blohm importó un lote de budares de hierro procedentes de Liverpool, Inglaterra, que se utilizaban para hacer cazabe.[786]

De esta forma, es posible observar cómo la introducción de las mercancías que venían en los barcos se iba modelando la vida cotidiana y las prácticas propias de lo familiar, e inclusive, lo privado. Si bien los cambios eran materiales, debe decirse que también influyeron en la manera de percibir los propio y lo ajeno. A su vez, la amplia difusión y receptividad de estos bienes, determinó que en los hogares donde estos no se adquirían por el alto costo que podía tener, igualmente se conociera la existencia de los mismos, lo que influía en las valoraciones de lo que se podía aspirar a tener. El ritmo de las importaciones de productos muchas veces superaba el de las exportaciones, lo que indicaba la presencia de un mercado abierto y fructífero. Como quedó reflejado en la "revista mercantil" incluida en el *Boletín de la Riqueza Pública* de 1891: "Las importaciones por el puerto de La Guaira se hicieron durante la quincena en 9 vapores y 1 buque de vela (…) y las exportaciones en 3 vapores".[787]

www.bdigital.ula.ve

El comercio en Caracas influía hasta en el nombre de las esquinas y las calles: la "Esquina de mercaderes" y la "calle el comercio" son una muestra de ello.[788] Además, circulaban periódicos que buscaban sostener precisamente este sistema, por ejemplo, *El Economista* que fue creado especialmente para "sostener los intereses agrícolas y pecuarios de Venezuela".[789] Buena parte del ambiente capitalino comenzó a cambiar a razón de una nueva dinámica económica y comercial en la que participaban todos los sectores sociales, cuyo impacto se vio reflejado tanto en los espacios de la vida pública como en lo privado.

[786] Rafael Cartay. "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario venezolano...
[787] Estados Unidos de Venezuela. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Dirección de Estadística e Inmigración, octubre de 1891, Tomo I, N° 13, p. 211.
[788] María Elena González Deluca. "El comercio agropecuario en cinco siglos". *El Desafío de la Historia*, Año 3, N° 21, p. 50.
[789] *El Economista*, N°11, Año I, Mes III (Caracas, Sábado 15 de junio de 1889).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Sin embargo, la experiencia más palpable de la influencia de los viajes comerciales podía encontrarse en la presencia de mercadería, nacional o foránea, con estampas de modernidad. Productos ingleses como la mostaza Colman´s Mustard se imbricaban en 1878 a la realidad del país (Figura 124); asimismo, se puede hacer notar fábricas como "Chocolate la India" que si bien operaba en el interior del país, se abría paso como un producto manufacturado en el mercado, donde recibía los reconocimientos de mérito en el exterior (Figura 125).



Figura 124. Producto Colman´s Mustard, 1878.
Fuente: Edgar Abreu Olivo y otros. *Inicios de Modernidad. Marcas de fábrica y comercio en el sector de Alimentación en Venezuela 1977-1929*. Caracas: Fundación Empresas Polar.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

1880

Junio 8

Fullié y Cía.

Caracas, Venezuela

Registro N° 59

LA INDIA

El chocolate que fabrica y expende.

Esta marca de fábrica fue declarada en caducidad por Resolución del Ministerio de Fomento de 7 de octubre de 1918.

- Ministerio de Fomento. *Memoria 1880*.
- Ministerio de Fomento. *Marcas de Fábrica y de Comercio y Patentes de Invención*. Complemento a la *Memoria de 1918*, p. 178.
- Gaceta Oficial N° 2.098. Caracas, 11 de junio de 1880, p. 4.
- Archivo General de la Nación. *Marcas de Fábrica y de Comercio*. Expediente en proceso de catalogación.



www.bdigital.ula.ve

Figura 125. Chocolate la India, 1880
Fuente: Edgar Abreu Olivo y otros. *Inicios de Modernidad. Marcas de fábrica y* comercio…

Otro producto emblemático —proveniente de los Estados Unidos— que tuvo una impronta en la vida nacional a partir de 1880 fue la Maizena (Figura 126). Este producto con base en harina de maíz, era un producto alimentario que ocupaba un espacio significativo en los anaqueles venezolanos y que tendrá una proyección en el tiempo. Como escribe Cartay: "La cocina de una sociedad comprende, representaciones, creencias, reglas y prácticas, que son compartidas por los miembros de una cultura o de un grupo en el interior de una cultura.[790]

[790] Rafael Cartay. "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario venezolano…

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

1 8 9 4

Agosto 14

The National Starch
Manufacturing Company

Covington, Estado de Kentucky,
Estados Unidos de América

Registro N° 251

MAIZENA

Una harina de maíz que fabrica
y expende.

«Esta deliciosa Harina de Maíz
está preparada de las partes
más finas del grano, como origi-
nalmente era fabricada por los
Señores Duryea» y «Fue inventada
y adoptada por los Señores Duryea
en el año de 1858 la palabra o
combinación de letras ‹MAIZENA›
como Marca de Fábrica...».
En 1894 el señor Emilio Salicrup
actúa como apoderado de la
empresa estadounidense. El uso
de este producto era exclusiva-
mente alimentario.
Esta marca de fábrica fue decla-
rada insubsistente en 1922
por Resolución del Ministerio
de Fomento.



www.bdigital.ula.ve

Ministerio de Fomento. *Memoria 1894*, pp. 280-281.
Archivo General de la Nación. *Marcas de Fábrica y de Comercio*. Expediente en proceso de catalogación.
Ministerio de Fomento. *Marcas de Fábrica y de Comercio y Patentes de Invención*. Complemento a la *Memoria de 1922*, p. 320.

Figura 126. Maizena, 1894
Fuente: Edgar Abreu Olivo y otros. *Inicios de Modernidad. Marcas de fábrica y* comercio…

El Cacao-Menier constituye otro producto digno de mención (Figura 128). Traído desde París a partir de 1905, se trataba de un tipo de cacao manufacturado que se sostuvo en el país hasta bien entrado el siglo XX. La publicidad muestra no sólo el control de calidad, sino también intenta cumplir con los arquetipos del público más sensible. Asimismo, la fábrica de Dulces P. Cavalli de Caracas (Figura 127), ocupó un lugar importante entre los productos de exportación nacional desde el año 1907.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

En relación con la cultura del vestir que es algo cotidiano y constante, sus variaciones parten de la demanda y la oferta que ofrece el mercado. Esta premisa se mantuvo en el siglo XIX, claro está, en un mercado más restrictivo por las condiciones de transporte, tiempo y escenario geográfico. Como señala Antonio de Abreu Xavier, la moda siempre ha apasionado a los venezolanos[791]. Igualmente, señala cómo los viajeros que recorrieron el país en el siglo XIX, además de ser ellos mismos expresión de formas distintivas de vestir, prestaron mucha atención a esta parte tan variada de la realidad social venezolana.



Figura 127. Dulces P. Cavalli, 1907
Fuente: Edgar Abreu Olivo y otros. *Inicios de Modernidad. Marcas de fábrica y* comercio…

[791] Antonio de Abreu Xavier. *La pasión criolla por el Fashion*…

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 128. Cacao-Menier, 1905
Fuente: Edgar Abreu Olivo y otros. *Inicios de Modernidad. Marcas de fábrica y* comercio…

La relación entre modernidad, economía y cultura no se circunscribe aquí a la manera de comprar "trapos, zapatos y adornos" por parte de un sector de la sociedad, sino que incluye los gestos, el empleo de palabras y las expresiones en otras lenguas que, como señala el citado autor, "dan cuenta de la supuesta cultura de quien las emplea"[792]. Además, al estar asociados a los patrones estéticos de una época, estas prácticas se vinculaban directamente con la mesa familiar: dieta, salud y presupuesto del hogar se ajustaban para hacer valer un cuerpo ataviado, induciendo así a los sectores sociales al consumo de productos de este tipo con en el fin de destacarse dentro de sus grupos sociales.[793] En el

[792] *Ídem.*
[793] *Ídem.*

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

apéndice de este trabajo se han incluido algunos documentos inéditos que dan cuenta de cómo hasta bien entrado el siglo XX, las casas comerciales seguían importando trajes desde Paris para satisfacer los buenos gustos de una dama tovareña en los Andes venezolanos.

Lo anterior no se traduce sólo como una muestra de vanidad, por el contrario, representa la posibilidad de que una mercancía superara su simple significado material. Así, pasearse por las principales calles de Caracas con un vestido de corte francés, constituía una forma clara de codificación cultural, asimismo, la posibilidad de adquirir ciertos productos desembarcados en el puerto de La Guaira, daban cuenta de un orden social que distinguía a ciertos sectores de otros, propiciando un ambiente en el que la desigualdad era imperante. Entre los sectores de mayor poder adquisitivo, la mercancía que llegaba a través de los barcos permitía que un caballero tuviera prendas para lucir y las damas modelos para mostrar. La República no sólo se ataviaba de forma ornamental, también la gente imprimía un estilo que era puesto a consideraciones entre bailes, carnavales, misas de domingo y paseos por las riberas de los ríos capitalinos.

www.bdigital.ula.ve

El sombrero, las plumas, la corbata, la capa, la ruana, el velo, la mantilla, las telas, el calzado, la alpargata criolla, las espuelas de la cabalgadura, los uniformes, el corsé, las espadas y bastones, todo viajaba, y llegaba a las manos de quienes requerían andar en la capital, o bien, trasladarse desde La Guaira hacia otro puerto del país. En consecuencia, el eje La Guaira-Caracas representó una vitrina donde la modernidad, el comercio y la cultura se amalgamaban para mostrar una forma de vida decimonónica propia de una ciudad en auge y con ímpetus de grandeza.

En términos histórico-culturales, la moda tuvo en Carcas y en otras regiones del país un significado semántico que reflejaba, en parte, la forma de pensar de un tiempo y lugar; un modo de vivir en sociedad. Todo lo referente al vestido se convierte en objeto de comunicación de la cultura, tal y como lo es la preparación de la comida, el lenguaje gestual, los comportamientos sociales o un determinado tipo conversación. En consecuencia, la moda se instituye como un elemento que implica conocimiento humano,

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

interpretación y asimilación de modos de comunicación propios en diálogo con otros similares. Como lo ha expuesto Elisa Corsorelli:

> La moda en el vestir es una forma de lenguaje visual, y como tal sirve más allá de su idea primordial, la de cubrir la desnudez. A través de las vestimentas la humanidad se comunica de formas conscientes e inconscientes mediante una intrincada red de códigos que expresan las condiciones materiales e intelectuales de los portadores e insinúan la sociedad y el tiempo en que se sitúan.[794]

Aunque la forma de vestir a la moda se entiende como sinónimo de civilización y de buenas maneras, cabe decir que también da cuanta de una forma de lenguaje que históricamente ha identificado a los sectores más favorecidos de una sociedad. Esta afirmación nos conduce a la necesidad de abordar las formas de vestir de los sectores subalternos, ya que mediante las maneras de cubrir el cuerpo se generaba un sistema que permitía medir el grado de civilidad y las distintas tipologías de extranjeros. Las modas foráneas llegaban en barco a la Capital del país, mientras que los sectores menos acaudalados seguían patrones nacionales, empero, en uno y otro punto ambos expresaban lo mismo: formas de verse dentro de una comunidad política y cultural representativa de cada región histórica.

www.bdigital.ula.ve



Figura 129. Casa Amarilla. Residencia Presidencial
(Nótese los detalles de las vestiduras)
Fuente: H. Neun. *Álbum de Caracas y Venezuela*. Caracas: Litografía de la Sociedad, 1877-1878.

[794] Elisa Corsorelli. "Disfrazadas de modernidad. El vestido femenino en la Venezuela de finales del siglo XIX". *Revista Mañongo*, Nº 44, Valencia (Venezuela), 2015, p.188.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 130. Ferdinand Bellermann, vendedor de gallinas caraqueño, 1843
(Nótese los detalles de las vestiduras)
Fuente: Elías Pino Iturrieta y Pedro Calzadilla. *La Mirada del Otro. Viajeros Extranjeros en la Venezuela del Siglo XIX*. Fundación Bigott. Caracas: 1992.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3.8. Viajes por la región andina: la travesía por las tierras altas de Venezuela

> Cuando reina el alegre tiempo seco y la sierra engastó sus nieves en un fondo de limpio turquí, y se ha vendido bien la cosecha de café y tintineantes arreos de mulas la conducen camino de los puertos del Lago, un movido júbilo penetra en Mérida, y a través de las lomas que circundan la ciudad, parece que se dispersa por los campos y también agita el alma callada de los campesinos. Ponen la fiesta los arrieros con las livianas y repintadas mozas que habitan los cuartos de la Calle Cerrada, y por las tiendas de la Plaza Bolívar circula cada día una multitud rural, ansiosa de hacer compras.
>
> Mariano Picón Salas
> *Viaje al Amanecer*

Al cierre del siglo XIX, los viajes se hacían a través de rutas poco acondicionadas. Para la primera década del siglo XX, la mayor parte de las vías de comunicación de la República eran rudimentarias, lo que representaba "una de las causas principales del atraso agrícola y comercial de casi todo nuestro inmenso territorio".[795] Esto afectaba además los proyectos de inmigración y colonización, así como la presencia de capitales para la explotación de las riquezas naturales del país. Para la época, grandes extensiones de suelo fértil permanecían sin ser explotados por ser casi inaccesibles, a lo que se sumaba "la falta de comunicaciones fáciles y permanentes en los centros comerciales y de consumo",[796] generando cuantiosas pérdidas en la producción agrícola. Igualmente, los Estados enfrentaban la necesidad de construir, reparar, mejorar y reconocer la red de caminos secundarios que "alimentaban" a las principales arterias viales. Esto incluía vías fluviales rápidas y económicas que facilitaban la navegación; de esta manera, se reorientaban los recursos "a fin de facilitar el movimiento de exportación y de importación así como las relaciones comerciales de los Estados entre sí".[797]

El escenario andino venezolano representa un espacio diverso y contrastante. Lo andino se denota distinto, heterogéneo, particular y extenso frente a las otras regiones del

[795] Ministerio de Obras Públicas. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, Año 1, N° 1, Caracas, 1911, p. 10.
[796] *Ídem.*
[797] *Ídem.*

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

país. Sin embargo, también se muestra como un espacio aglutinador y dialógico en un sentido cultural, ya que interconecta indistintamente tres escenarios geohistóricos significativos para el continente: Colombia, Venezuela y el Caribe. El paisaje andino, como sumatoria de procesos geográficos, físicos y humanos, se fue construyendo sobre la base de factores político-económicos y socio-culturales diversos, situados entre coordenadas que hacían de los viajes una actividad laboriosa tanto a nivel de esfuerzo físico como en el momento de sumir la relación distancia-tiempo.

Los Andes, a los ojos del viajero decimonónico, refleja la conjugación de distintos espacios territoriales, pisos altitudinales, microclimas y biodiversidad. El escenario agreste le presentó proporciones, distribuciones y formas de vida que se diferenciaban entre sí y de sus vecinos de las tierras bajas. En este marco, los viajes por la región andina, en una escala microhistórica, no solo mostraban la hibridez cultural de la región, sino el papel que jugaban las redes de comercio en el tejido social. Más allá de la exuberancia de la cordillera, debe decirse que los pueblos y las unidades de producción, motivaban percepciones propias de una economía local con conexión global; en este escenario, los viajes comerciales permitieron que se desarrollaran diálogos culturales importantes entre distintas áreas geográficas (Figura 131).

www.bdigital.ula.ve



Figura 131. Páramo de Mucuchíes.
Fuente: Antón Göring. *Venezuela el Más Bello País del Trópico*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1962

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Sin duda, el siglo XX desveló la realidad del país profundo. Poco se sabía realmente de los ramales secundarios que unían las vías con los centros productores, líneas de desplazamiento que hacían posible todo tipo de viajes. Igualmente, no se tenían noticias actualizadas de las distancias pendientes en el mapa político de la República y, además, era necesario establecer una relación lógica entre las estadísticas de la producción de cada región y los caminos del Estado "en conexión con las necesidades comerciales y agrícolas de los Estados limítrofes".[798] A lo anterior debía sumarse una valoración real del transporte usado en cada región y el valor de los fletes, dando forma a un conjunto de necesidades que ameritaban una labor de inventario, un examen general menesteroso con miras a reconocer la profundidad de estos problemas.

Durante el siglo XIX los viajes a pie o a lomo de algún animal herrado fueron habituales. En los Andes venezolanos, por ejemplo, los *caminos de herradura* predominaron como rutas fundamentales para el desplazamiento de viajeros, peregrinos, autoridades, misioneros, tropas y comerciantes, quienes emprendían largos recorridos desde los puertos lacustres más cercanos hasta los poblados y ciudades de la cordillera.[799] Si bien muchos de estos caminos fueron desapareciendo a causa del desarrollo de medios de transporte más modernos, aún se conservan evidencias de su trazado debido a su importancia dentro del proceso de integración de la región andina con el resto del país.

www.bdigital.ula.ve

En este apartado se intenta exponer una serie de consideraciones sobre lo que implicaba realizar la travesía por los Andes a través de caminos de recuas, circunnavegando las costas occidentales, el golfo de Venezuela y el lago de Maracaibo. Es decir, el paso desde las tierras bajas hasta las montañas, articulando a Trujillo, Táchira y Mérida con la región marabina y, en consecuencia, con el resto del territorio nacional[800] teniendo como motor principal la producción y comercialización de rubros como el café (Figura 132).

---

[798] *Ídem.*

[799] Johnny Barrios-Barrios. *Los caminos de herradura de la región andina venezolana en la obra de Ferdinand K. Bellermann (1842-1845)* (Tesis de Maestría). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, p. 74.

[800] José Alberto Olivar. "La carretera central del Táchira: primer eslabón de la rehabilitación gomecista (1910-1914)*". Presente y Pasado,* Año 14, N° 28, Mérida (Venezuela), 2009, pp. 319-332.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

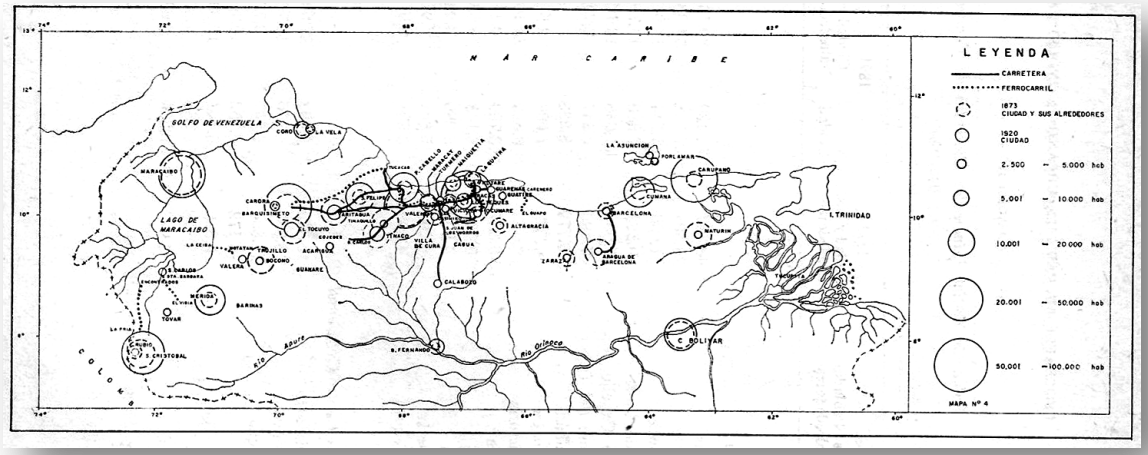


Figura 132. La Venezuela del café 1873-1920
Fuente: Rosa Estaba e Ivonne Alvarado. *Geografía de los paisajes urbanos e industriales de Venezuela*. Caracas: Ariel Seix Barral venezolana, 1985, p. 93.

3.8.1 Trujillo: travesías y caminos de recuas

www.bdigital.ula.ve

La realidad andina venezolana se movía en un espacio natural magnificente, con fuerte arraigo e identidad, pero las rutas desde la costa Sur del Lago de Maracaibo hasta la cordillera era en algunos tramos insalvables y precarias. Los caminos de acceso no sólo servían para bajar de las montañas la producción agrícola, fundamentalmente el café, sino que eran espacios cargados de creencias, símbolos, costumbres y concepciones sobre el trabajo de campo; muy arraigado en los lugareños. El papel de estos caminos iba más allá del simple desplazamiento, ya que configuraron una red donde se encontraban aspectos propios de la realidad cultural de los Andes y permitían un mejor nivel de organización dentro del modo de vida andino.

A ello se suma el contexto montañoso y la altura, factores que influían en el imaginario colectivo desde los tiempos en que el puerto de La Ceiba servía de ancladero fluvial donde llegaban las recuas cargadas de los productos de las montañas altas. Por La Ceiba se distanciaba el viajero gradualmente por el camino de Betijoque. Como se ha de inferir, cada camino, en tanto creación humana, relacionaba la naturaleza con la necesidad humana de viajar y desplazarse de un punto a otro; en este caso hasta alcanzar las montañas más altas, inclusive el páramo de Mucuchíes en Mérida (Figura 133).

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

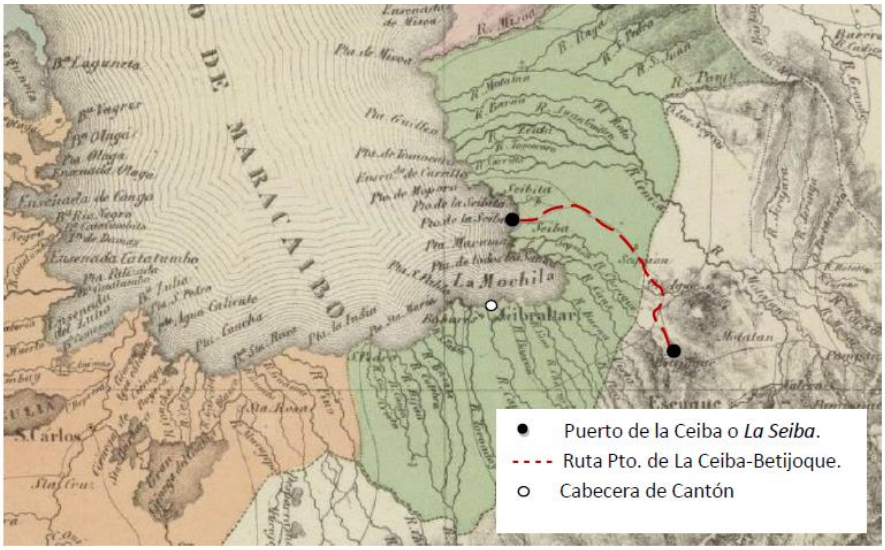


Figura 133. Ruta de La Ceiba a Betijoque. Cantón de Gibraltar-Cantón de Escuque
Fuente: Johnny Barrios-Barrios. *Los caminos de herradura de la región andina venezolana*… p. 97.

La percepción del hombre andino constituía otro elemento primordial de las estampas de la cotidianidad, asediadas y empequeñecidas siempre por los paisajes naturales. En consecuencia, los caminos que iban de La Ceiba a Escuque, de Escuque a Timotes y de Timotes a Mérida, permitían divisar lugares como La Ceibita, Sabana de Mendoza, Betijoque, chozas de Carambot, Valera, Sabana Larga, Isnotú, Escuque, Mendoza, quebrada de las Jugeas, la Puerta, Portachuelo, cerro Mucutí y el Valle de Motatán, entre otros.

El camino acentuaba la necesidad de viajar por tierra a lomo de algún animal herrado, por lo que la utilización de animales de carga para soportar la travesía de ascenso/descenso era común en las tareas productivas. En los Andes, el arreo de mulas y los animales de carga y monta tenían una valoración excepcional debido a su utilidad, en sí, representaban el medio de transporte por excelencia en la región, ya que el camino exigía una evaluación geográfica y un sometimiento progresivo al trayecto de montaña y a las temperaturas gélidas.

A lo largo de la travesía por los caminos de recuas, la presencia de pueblos y asentamientos era continua, lo que daba cuenta de las manifestaciones culturales propias

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

del poblamiento que se desarrolló en esta parte del país.[801] El ascenso/descenso a lomo de caballos y mulas exigía el alojamiento y la presencia de asentamientos a lo largo del recorrido. La necesidad de albergues nocturnos en el camino era evidente ya que un viaje podía tardar más de lo previsto dependiendo de circunstancias varias, por ejemplo, si los animales de carga que llevaban toda clase de mercancías y personas se quedaban atrapados entre los árboles, o bien, ante las inclemencias inesperadas del clima que podía desencadenar la crecida de ríos y quebradas. En este sentido, el descuido de los caminos era tema constante de los gobiernos locales, no obstante, sólo se resguardaban aquellas rutas cuyo tráfico de mercaderías y diversos rubros generaba mayores beneficios.

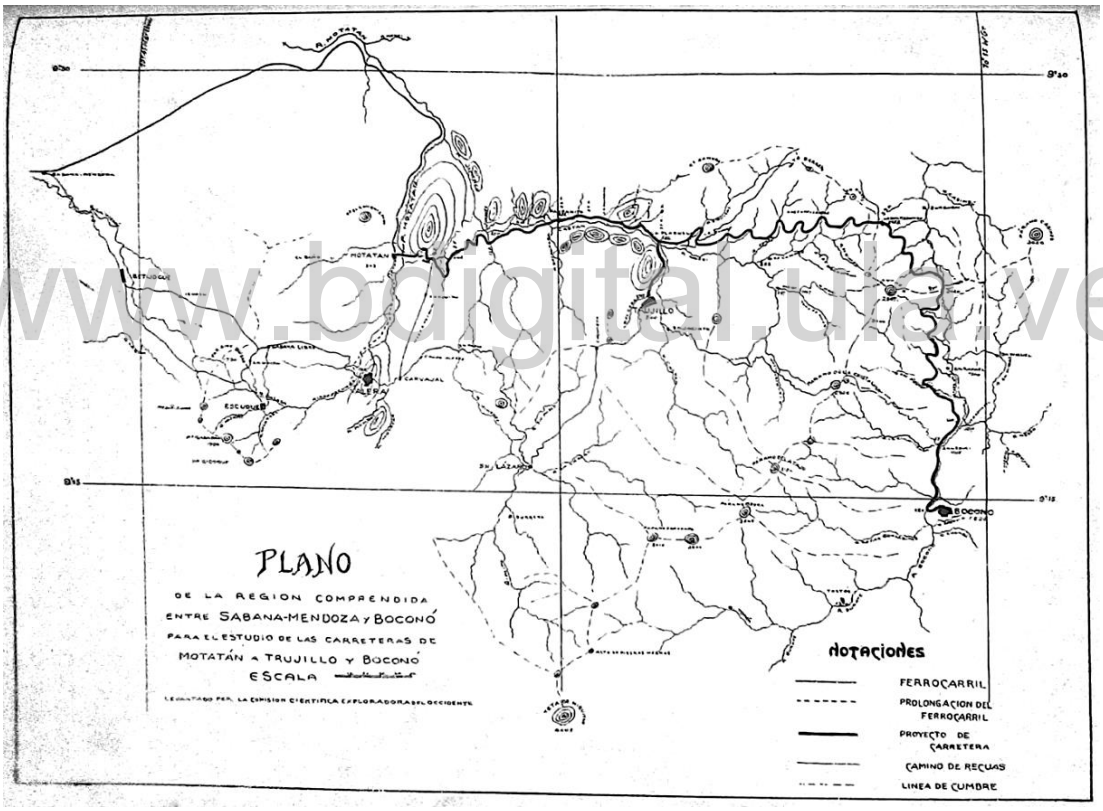


Figura 134. Plano de la región comprendida entre Sabana-Mendoza y Boconó para el estudio de las carreteras de Motatán a Trujillo y Boconó.

Fuente: Ministerio de Obras Públicas. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, Año 1, N° 1, Caracas, 1911.

[801] Para este punto consúltese: Pedro Cunill Grau. *Geografía del Poblamiento Venezolano*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1987, 3 Tomos.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Escuque, Pan de Azúcar, Valera y Sabana Larga se abrían gradualmente a la intensa actividad agrícola de la región, por lo que se mantenía la necesidad de contar con animales herrados para transportar rubros y equipajes, así como áreas para pernoctar durante la noche. Una de las características de estas travesías era el constante cruce de los ríos lo que hacía más riesgoso el viaje, tanto para las personas como para las bestias de carga y las mercancías. Esta fue la razón por lo que a principios del siglo XX se comenzaron a realizar estudios en la región con la finalidad de proyectar carreteras en los lugares con mayor incidencia económica, así como consolidar la presencia de líneas férreas y caminos de recuas expeditos.[802]

La infraestructura de los pueblos y el interior de las casas trujillanas, mostraban un reflejo de la idiosincrasia de los pobladores, muy ligada con las unidades de producción existentes y con los caminos. Sin embargo, resaltan la ausencia de puentes, y los pocos que había, generalmente estaban construidos de madera y recubiertos de tierra. Asimismo, las casas eran culturalmente una expresión genuina de lo andino, entre las características propias de su decoración, destacaban las paredes de tierra sin blanquear y los techos elaborados con entramados de hojas o teja. Además, exhibían expresiones cotidianas y mágico-religiosas propias de la gente que vivía en esas localidades: uso de repisas con figuras e imágenes de santos, lo cual se sumaba a las fiestas de celebración santoral y las expresiones musicales de "los negros", lo que atendía a una imagen viva de las expresiones socioculturales de los habitantes de esta parte del país. El viajero alemán Ferdinad Bellerman lo advertía en 1844-1845 al señalar que "…al otro lado de la quebrada sonaban en las chozas de los negros las maracas y el tamborín, sus instrumentos favoritos. Era sábado, el día que generalmente está dedicado al baile y al canto".[803]

www.bdigital.ula.ve

La cultura agrícola impregnaba la cotidianidad, los habitantes revestían sus paredes con armas e implementos de montar, lo cual daba una idea del modo de vida de los habitantes. A la par, destacaba el uso permanente de pieles de osos y tigres extendidos en

[802] Para una mayor comprensión de los circuitos económicos a finales del siglo XIX y principios del siglo XX en la región andina, se recomienda la lectura del artículo de Alicia Ardao. "Circuitos y red urbana en Los Andes venezolanos (1870-1930)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 13, Año 4, Caracas, 1986, pp. 19-35.

[803] Ferdinand Bellermann. *Diarios venezolanos 1842-1845*. Caracas: Galería de Arte Nacional, 2007, p. 273.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

el suelo como lechos de algunas viviendas, evidencia de la intensidad de la cacería y la fauna predominante en estas regiones montañosas. Como hemos expresado en trabajos anteriores: "El pintor divisó un importante número de fincas donde se cultivaba café, plátano y caña de azúcar, así como la presencia de molinos y trapiches cerca de los conucos, evidenciando la actividad agrícola campesina en la zona".[804]

Sin duda, en esta parte del país —a diferencia de los llanos y la costa— el camino era doblemente fatigoso, a veces se requería de todo un día para surcar un tramo dependiendo de la estación del año. Por ende, era necesario el estudio del movimiento comercial, la producción y las circunstancias de cada región para determinar la construcción de una vía expedita, ya fuera una línea férrea, una carretera o un camino de recuas. El movimiento del tráfico de una región marcaba el pulso de la conveniencia gubernamental y el interés mercantil. Lo agreste e irregular del terreno impedía una vía férrea y a veces hasta la construcción de una carretera principal, por lo que se requería de estudios a profundidad para lograr las condiciones técnicas y económicas que la hicieran posible.

www.bdigital.ula.ve

La República requería la consecución de recursos constantemente para el mantenimiento de los caminos. Para ello, se apoyaban en los derechos de importación aduaneros, los cuales, en buena medida eran destinados para el sostenimiento del Estado en medio de un escenario de incipiente consolidación tras los estragos de la guerra. Así lo dejaban ver las circulares del Ministerio de Relaciones Exteriores para 1869.

> Para conocimiento de U. y del comercio de esa plaza, incluy un ejemplar del decreto expedido por la Legislatura en 29 de abril próximo pasado, creando una contribución extraordinaria por veinte meses de veinte por ciento sobre los derechos de importación que se acusen en todas las aduanas de la república. La contribución se aplica a las mercancías cuyas certificaciones consulares hayan sido expedías posteriormente á la fecha del decreto.[805]

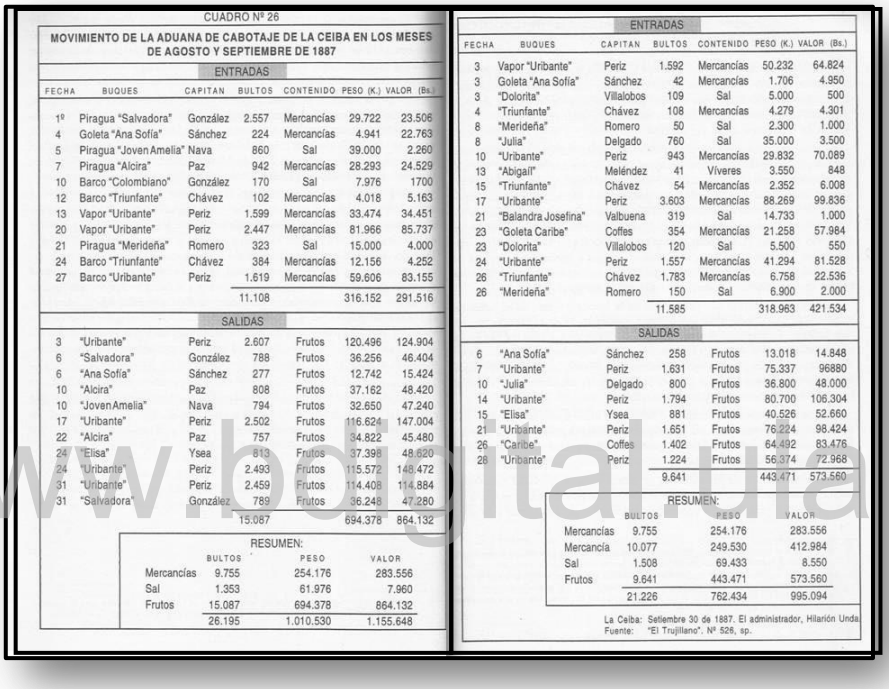
[804] Johnny Barrios-Barrios. *Los caminos de herradura de la región andina venezolana*… p. 142.

[805] Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Venezuela para conocimiento del Cónsul de Venezuela y del Comercio, sobre una contribución extraordinaria aprobada por la legislatura por veinte meses del veinte por ciento sobre los derechos de importación que se acusen en todas las aduanas de la República. Contribución que se aplica a las mercancías con certificaciones consulares firmada por J.J. Rojas Paúl. Caracas, 3 de mayo de 1869.Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Una vez construido el ferrocarril de La Ceiba a Sabana de Mendoza, las entradas de mercaderías a la región llegaron a ser mayores que las salidas de los frutos. Como escribe José Murguey, "…el tráfico de productos y pasajeros fue tan inusitado, que al correr de los años, en 1889, los dirigentes de esta entidad nacional lograron que el Puerto de La Ceiba fuera declarado abierto al tráfico internacional con los mismos derechos y ventajas que tenían los otros puertos en Venezuela".[806] A propósito véase el siguiente cuadro del autor:



CUADRO Nº 26

MOVIMIENTO DE LA ADUANA DE CABOTAJE DE LA CEIBA EN LOS MESES DE AGOSTO Y SEPTIEMBRE DE 1887

ENTRADAS

FECHA	BUQUES	CAPITAN	BULTOS	CONTENIDO	PESO (K.)	VALOR (Bs.)
1º	Piragua "Salvadora"	González	2.557	Mercancías	29.722	23.506
4	Goleta "Ana Sofía"	Sánchez	224	Mercancías	4.941	22.763
5	Piragua "Joven Amelia"	Nava	860	Sal	39.000	2.260
7	Piragua "Alcira"	Paz	942	Mercancías	28.293	24.529
10	Barco "Colombiano"	González	170	Sal	7.976	1700
12	Barco "Triunfante"	Chávez	102	Mercancías	4.018	5.163
13	Vapor "Uribante"	Periz	1.599	Mercancías	33.474	34.451
20	Vapor "Uribante"	Periz	2.447	Mercancías	81.966	85.737
21	Piragua "Merideña"	Romero	323	Sal	15.000	4.000
24	Barco "Triunfante"	Chávez	384	Mercancías	12.156	4.252
27	Barco "Uribante"	Periz	1.619	Mercancías	59.606	83.155
			11.108		316.152	291.516

SALIDAS

3	"Uribante"	Periz	2.607	Frutos	120.496	124.904
6	"Salvadora"	González	788	Frutos	36.256	46.404
6	"Ana Sofía"	Sánchez	277	Frutos	12.742	15.424
10	"Alcira"	Paz	808	Frutos	37.162	48.420
10	"Joven Amelia"	Nava	794	Frutos	32.650	47.240
17	"Uribante"	Periz	2.502	Frutos	116.624	147.004
22	"Alcira"	Paz	757	Frutos	34.822	45.480
24	"Elisa"	Ysea	813	Frutos	37.398	48.620
24	"Uribante"	Periz	2.493	Frutos	115.572	148.472
31	"Uribante"	Periz	2.459	Frutos	114.408	114.884
31	"Salvadora"	González	789	Frutos	36.248	47.280
			15.087		694.378	864.132

RESUMEN:

	BULTOS	PESO	VALOR
Mercancías	9.755	254.176	283.556
Sal	1.353	61.976	7.960
Frutos	15.087	694.378	864.132
	26.195	1.010.530	1.155.648

ENTRADAS

FECHA	BUQUES	CAPITAN	BULTOS	CONTENIDO	PESO (K.)	VALOR (Bs.)
3	Vapor "Uribante"	Periz	1.592	Mercancías	50.232	64.824
3	Goleta "Ana Sofía"	Sánchez	42	Mercancías	1.706	4.950
3	"Dolorita"	Villalobos	109	Sal	5.000	500
4	"Triunfante"	Chávez	108	Mercancías	4.279	4.301
8	"Merideña"	Romero	50	Sal	2.300	1.000
8	"Julia"	Delgado	760	Sal	35.000	3.500
10	"Uribante"	Periz	943	Mercancías	29.832	70.089
13	"Abigail"	Meléndez	41	Víveres	3.550	848
15	"Triunfante"	Chávez	54	Mercancías	2.352	6.008
17	"Uribante"	Periz	3.603	Mercancías	88.269	99.836
21	"Balandra Josefina"	Valbuena	319	Sal	14.733	1.000
23	"Goleta Caribe"	Coffes	354	Mercancías	21.258	57.984
23	"Dolorita"	Villalobos	120	Sal	5.500	550
24	"Uribante"	Periz	1.557	Mercancías	41.294	81.528
26	"Triunfante"	Chávez	1.783	Mercancías	6.758	22.536
26	"Merideña"	Romero	150	Sal	6.900	2.000
			11.585		318.963	421.534

SALIDAS

6	"Ana Sofía"	Sánchez	258	Frutos	13.018	14.848
7	"Uribante"	Periz	1.631	Frutos	75.337	96880
10	"Julia"	Delgado	800	Frutos	36.800	48.000
14	"Uribante"	Periz	1.794	Frutos	80.700	106.304
15	"Elisa"	Ysea	881	Frutos	40.526	52.660
21	"Uribante"	Periz	1.651	Frutos	76.224	98.424
26	"Caribe"	Coffes	1.402	Frutos	64.492	83.476
28	"Uribante"	Periz	1.224	Frutos	56.374	72.968
			9.641		443.471	573.560

RESUMEN:

	BULTOS	PESO	VALOR
Mercancías	9.755	254.176	283.556
Mercancía	10.077	249.530	412.984
Sal	1.508	69.433	8.550
Frutos	9.641	443.471	573.560
	21.226	762.434	995.094

La Ceiba: Setiembre 30 de 1887. El administrador, Hilarión Unda.
Fuente: "El Trujillano". Nº 526, sp.

www.bdigital.ula.ve

Figura 135. Cuadro referidos al movimiento de aduana de cabotaje de La Ceiba en los meses de agosto y septiembre de 1887.

Fuente: José Murguey Gutiérrez. C*onstrucción, ocaso y desaparición de los ferrocarriles*… pp. 312-313.

De esta forma, a la hora de estudiar el papel que jugaron los Andes venezolanos en el proceso de formación de la nación venezolana, resaltan los valores de interpretación sobre los elementos históricos, geográficos y culturales de la región, lo cual demanda de una perspectiva geohistórica y geocultural que revalore los elementos que permitieron el tránsito comercial y, con ella, toda la carga cultural que llevaba cada producto de manera intrínseca.

[806] José Murguey Gutiérrez. C*onstrucción, ocaso y desaparición de los Ferrocarriles en Venezuela*… p. 311.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3.8.2 Táchira: frontera y cultura agrícola

Un aspecto fundamental del desarrollo histórico, comercial y cultural de esta parte del país lo constituyó, durante el periodo en estudio, la aparición de un paisaje cafetalero que incorporó a los Andes de manera definitiva al mercado internacional, interrelacionándolo con los territorios colombianos y con Maracaibo. El binomio montaña-café, con toda la carga técnica en su producción en laderas y acopio, marcó el ritmo de la economía de esta región, activando pequeñas y medianas unidades de producción dedicadas a buscar un mayor rendimiento del grano y mayores estándares de calidad. Esto originó que comenzaran a llegar equipos desde Francia dedicados al cultivo y aprovechamiento de rubro, así como el arribo de comerciantes alemanes interesados en hacerse del negocio del preciado grano a nivel de exportación.

Sin embargo, el factor más importante a destacar es que el café en sí mismo no es materia de primer orden ni un elemento mineralógico. Por el contrario, ha sido un grano para beber y consumir socialmente, con una multiplicidad de usos, por lo que la cultura del consumo de café a nivel mundial le otorgó un gran valor comercial. Además, su uso alimentario entre peones y arrieros en las faenas del campo, la sociabilidad doméstica o pública, y el menester de los empleados en las fábricas europeas, abrió un mercado que benefició a todas aquellas áreas donde su calidad era mayor.

www.bdigital.ula.ve

Con el transcurrir de los años se desarrolló una hegemonía cafetalera que se impuso de hecho al cacao, y con ella comenzaron a aparecer las inversiones y la presencia de casas comerciales interesadas en su comercialización (Figura136). De esta manera, el café se convirtió en el rubro principal en varias regiones montañosas del país, pero se hizo fundamentalmente andino-tachirense, dándole una fortaleza económica a la región a pesar de depender de los flujos y las variaciones de los precios del mercado.[807]

[807] Gardiana Monsalve de Hernández. *Evolución de la economía cafetalera venezolana: el caso de Mérida, 1937-1940.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Facultad de Humanidades y Educación, 1982.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 136. La Casa Breuer Möller en San Cristobal, 1890.
Fuente: *El Desafío de la Historia*. Año 6, N° 47, p. 61.

www.bdigital.ula.ve

El auge de la demanda del café andino, permitió el crecimiento de un circuito agroexportador que vinculó a los Andes con el puerto de Maracaibo. De esta manera, los viajes comerciales entre ambas regiones aumentaron y se hicieron cada vez más frecuentes con el fin de garantizar un lugar en el mercado internacional. Eso trajo consigo un aumento en la importación de mercancías en las regiones donde el poder adquisitivo, producto del café, fue aumentando. Las casas comerciales alemanas entretejieron una gran red que incluía las costas del Lago, los Andes y Cúcuta. Así, la presencia de los alemanes se hizo más fuerte en la región, haciendo de Maracaibo, Táchira y el resto de los Andes una plaza mercantil basada en sus vínculos europeos.

El comercio sistemático del café, generó un aumento de zonas de producción y un mercado de la tierra sin precedentes. A través de la activa participación de los alemanes se pudo lograr un mayor nivel de organización, imponiendo una cultura del trabajo ordenado y de calidad. Asimismo, se dedicaron a forjar un nivel social con costumbres propias que

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

se iban impregnando de lo local. Desde la búsqueda de los sacos para embalar café hasta su colocación en el barco, se preocuparon por la rentabilidad del mismo. Por tanto, los viajes comerciales con "aroma de café" dieron pie a un conjunto de actividades comerciales que relacionaban la producción agrícola andina con el Norte de Santander, aspecto que ha sido señalado Alicia Ardao:

> En Los Andes venezolanos, la expansión, hacia 1870, del cultivo del café, -primer rubro, para entonces, de exportación nacional- convirtió a la región en la principal productora del grano en el país, con lo cual su economía antes basada en una agricultura de subsistencia, pasó a ser agroexportadora. Esta economía del café, que mantuvo las mismas características de producción y comercialización hasta 1930, impulsó, sobre la base de núcleos urbanos ya existentes, la formación de una red urbana que alcanzó cierto grado de desarrollo, orientando su funcionamiento hacia el puerto exportador de Maracaibo, pero sin lograr una real integración con el resto del país.[808]

En medio de esta dinámica, los viajes comerciales en la región andina seguían el curso de los circuitos comerciales vinculados con el comercio exterior y con la economía local y regional. Este fenómeno determinó que los pueblos y ciudades tachirenses se fueran beneficiando de la agroexportación, por lo que no era de extrañar que al salir las recuas cargadas de café se esperara a su regreso la mercancía de importación y los víveres que demandaban estas zonas tan alejadas de la costa. Las casas comerciales se hicieron con el control de gran parte de la red económica, llegando a monopolizar el comercio importador y exportador. Cabe destacar que hubo órganos divulgativos destinados a avivar el comercio, la agricultura y la dinámica mercantil, promoviendo estudios sobre la agricultura en los Andes.[809] En palabras de la citada autora:

> Toda la exportación del café de la región andina se hacía por Maracaibo, a través de las casas comerciales extranjeras, principalmente alemanas. El comercio alemán dominó las operaciones de importación y exportación, y de financiamiento, en toda la cordillera andina, desde la década de 1870 hasta 1930. Las principales casas comerciales fueron Breuer Möller & Co,. Bholm & Co, y Van Dissel, Rode & Co., Sucs. Y, para 1930, eran las únicas que seguían exportando café por Maracaibo. Estas casa alemanas

[808] Alicia Ardao. "Circuitos comerciales y red urbana en los Andes venezolanos (1870-1930)"…
[809] *El Agricultor. Órgano de intereses agrícolas del distrito Junín*, N°4, Año 1 (Táchira-Rubio, 10 de Febrero de 1897).

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> mantuvieron su participación en las exportaciones de café, representando en 1895 el 43,55% y, en 1930, el 44,01% del total de las exportaciones del fruto por Maracaibo. De todas ellas, sólo la Blohm actuó también en Caracas, La Guaira, Puerto Cabello y Ciudad Bolívar. Otras casas alemanas que también actuaron en la comercialización del café, principalmente en el Táchira, fueron Noack, Beckmann & Co., y la Steinvorth & Co. La participación del comercio alemán en las exportaciones de café bajó durante la Primera Guerra Mundial, a partir de 1917, pero sin perder su control, pues siguió actuando a través de consignatarios criollos.[810]

Las rutas por donde se llevaban a cabo los viajes comerciales mantenían las relaciones entre las áreas productivas, ya fuera entre las áreas adyacentes o con los circuitos colombianos. La relación comercial entre San Cristóbal y San Antonio en el Táchira era notable, igual pasaba con otros centros de interés como Capacho por donde circulaba un significativo tráfico con destino a Colombia. Asimismo, se conectaba el circuito con el puerto de Los Cachos, ya que permitía un mayor flujo con Maracaibo. Como escribe Ardao: "En 1874, según J, G. Villafañe, San Cristóbal y Táriba eran los principales centros comerciales y la vía a San Antonio era la de mayor tránsito. Por ella gran parte de los excedentes agrícolas eran enviados a Colombia, ingresando, a su vez, víveres y mercancías".[811]

www.bdigital.ula.ve

Uno de los aspectos más importantes en el marco de las comunicaciones en esta región lo constituyó el telégrafo, recurso que permitió un mayor acercamiento entre países, pueblos y localidades, al igual que el cable francés.[812] La comunicación se hacía por tierra y mar con el fin de generar mejores condiciones comerciales.[813] En el caso de la frontera colombo-venezolana, se decía:

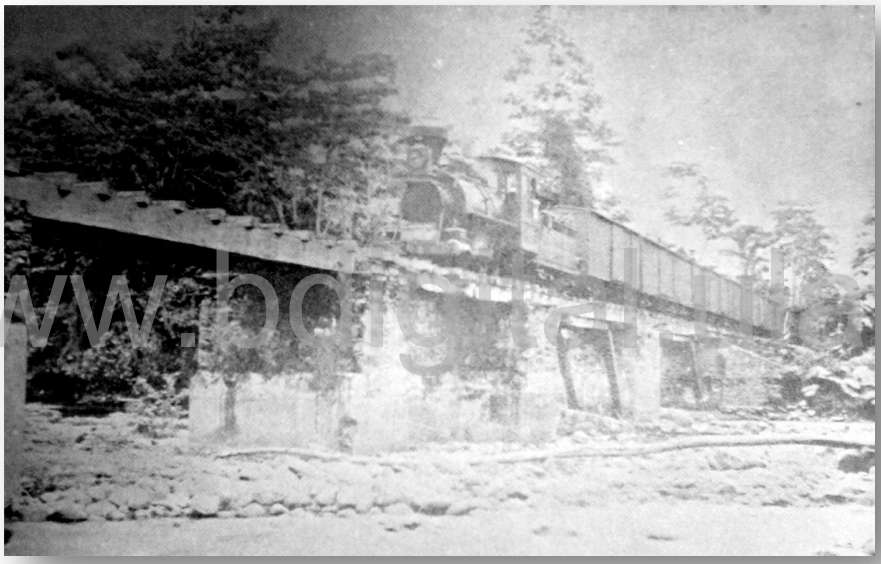
> …declarar inaugurada la línea telegráfica que pondrá en comunicación esta villa [San José de Cúcuta] con la de San Antonio del Táchira […], acto que

[810] Alicia Ardao. "Circuitos comerciales y red urbana en los Andes venezolanos (1870-1930)"… p. 21.
[811] *Idem*.
[812] Véase: *Venezuela y la Compañia francesa de cables telegraficos: ruidoso proceso. Documentos publicados en "El Constitucional"* (1906). Caracas: Imprenta nacional. https://archive.org/details/venezuelaylacomp00vene/page/n5/mode/2up
[813] Eleazar Díaz Rangel. *La Conspiración del Cable Francés y otros temas de historia del periodismo.* Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1986.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> dará principio á más estrechas i cordiales relaciones entre los dos países i especialmente entre los dos pueblos.[814]

Con el advenimiento del Gran Ferrocarril del Táchira (Figura 137), la idea del progreso se impuso bajo la sombra de los costos de flete y la falta de una estrategia viable que beneficiara a la mayoría de los habitantes de la región. No obstante, se sumaron nuevos viajes al circuito y el ámbito comercial encontró nuevos derroteros para optimizar el tiempo y las ganancias. La simbología del los caminos de hierro marcaron una época en todo el mundo, aspecto que fue replicado en la región andina venezolana con el proyecto ferroviario Santa Barbará-El Vigía.



www.bdigital.ula.ve

Figura 137. "Puente Grita-Ferrocarril de Táchira".
El Cojo Ilustrado. Año XVI, N° 314 (Caracas, 15 de Enero de 1905), p. 455.

En este cuadro económico parecen quedar diluidas las vidas de las personas en su cotidianidad, pero lo cierto es que los viajes estaban presentes en todo lo que se hacía. La prensa de la época permite observar de cerca cómo el viajar era un asunto vital para todos. Así lo expresaba un periódico de la época:

[814] RDBFC. "Carta de invitación de la Compañía de Telégrafos de Cúcuta para el Agente Confidencial de Venezuela, a razón de la inauguración de la línea de telégrafos de Cúcuta con San Antonio del Táchira, solicitando su presencia ha dicho evento". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Andes.
> Vapor Los Andes.- Son lastimeras las quejas que los viajeros dan del trato que reciben en este buque y de la asistencia que en él tienen, que reciben en este buque y de la asistencia que en él tienen, que muchas familias no se atreven en la actualidad á dirigirse a Maracaibo, porque dizque el capitán no se deja ver la cara y el contador es un joven imberbe, casi un niño, que no impone el respeto debido para garantizar á los que pagan su pasaje, que no sufrirán molestias. ¿Acaso el haber mudado el nombre del barco, autoriza á los empresarios para no orecer á los pasajeros el mismo trato cuando se llamaba "Uribante"? El valor de los pasajes no ha rebajado en nada y por otra parte, todo el que paga su dinero tiene derecho a exigir que se le asegure su tranquilidad personal y cuanto le interesa.[815]

La paz fue un factor fundamental para el desarrollo del comercio, el "desorden" era un obstáculo en la consolidación de los circuitos económicos, sobre todo cuando afectaba las aduanas, objetivos directos de quienes buscaban obtener el poder o fustigar al gobierno. Esta fue una constante hasta bien entrado el siglo XX, tal y como señaló J. P. Rojas Paul desde el Ministerio de Relaciones Exteriores en 1869 en relación con la realidad del occidente del país:

www.bdigital.ula.ve

> …quedo informado de la paz de que disfrutan los Estados de Zulia, Mérida, Apure y Táchira, y de que la aduana de San Antonio sigue en el mismo desorden. Sobre esta se dictan actualmente providencias para hacerla cesar.[816]

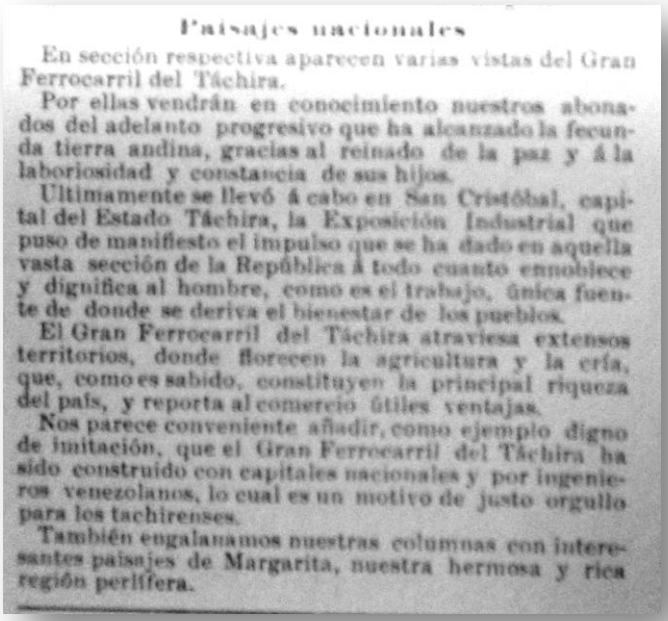
Ahora bien, dando por entendido que los caminos, los afluentes y el Lago de Maracaibo representaban las vías menos costosas y más efectivas para realizar viajes con mercancías de los Andes hacia tierras más bajas, se hace preciso señalar que las distancias se acrecentaban en la medida en que se llegaba a la cima del país. Así lo señala el *Cojo Ilustrado* en sus "Paisajes nacionales":

---

815 "Andes. Intereses generales". En: *El Andino*, N°1, mes I (Betijoque, 27 de noviembre de 1891).

816 Correspondencia de acuse de recibo del Ministerio de Relaciones Exteriores emitida por J. P. Rojas Paúl, para el Ciudadano M. N. Guerrero, Agente Confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta. Notificación de estar al tanto sobre la paz en los Estados Zulia, Mérida, Apure y Táchira y medidas para el control del desorden en la Aduana de San Antonio. Caracas, 20 de marzo de 1869. Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Paisajes nacionales

En sección respectiva aparecen varias vistas del Gran Ferrocarril del Táchira.

Por ellas vendrán en conocimiento nuestros abonados del adelanto progresivo que ha alcanzado la fecunda tierra andina, gracias al reinado de la paz y á la laboriosidad y constancia de sus hijos.

Ultimamente se llevó á cabo en San Cristóbal, capital del Estado Táchira, la Exposición Industrial que puso de manifiesto el impulso que se ha dado en aquella vasta sección de la República á todo cuanto ennoblece y dignifica al hombre, como es el trabajo, única fuente de donde se deriva el bienestar de los pueblos.

El Gran Ferrocarril del Táchira atraviesa extensos territorios, donde florecen la agricultura y la cría, que, como es sabido, constituyen la principal riqueza del país, y reporta al comercio útiles ventajas.

Nos parece conveniente añadir, como ejemplo digno de imitación, que el Gran Ferrocarril del Táchira ha sido construído con capitales nacionales y por ingenieros venezolanos, lo cual es un motivo de justo orgullo para los tachirenses.

También engalanamos nuestras columnas con interesantes paisajes de Margarita, nuestra hermosa y rica región perlífera.

Figura 138. "Paisajes Nacionales".

El Cojo Ilustrado, Año XV, N° 3445 (Caracas, 1 de mayo de 1906), p. 318.

www.bdigital.ula.ve

Un aspecto a considerar dentro de la situación económica del país para el año 1869 era la importancia de la diplomacia en materia comercial. El trabajo consular tenía entre sus funciones observar esta dinámica para el bien del país y de la relaciones entre los países. En una Circular del Ministerio de Relaciones exteriores fechada el 23 de abril de 1869, se indica precisamente sobre las funciones consulares de cada funcionario, solicitando el desempeño y cumplimento del suministro de datos políticos, estadísticos, industriales, comercio y aduana, así como la evaluación de los precios e información de mejoras industriales para la disminución del contrabando, información que viajaba de un punto a otro por las vías más expeditas del país, proporcionándole a las instituciones información actualizada en distintas materias para su desarrollo, sobre todo desde el punto de vista de las relaciones bilaterales, el desarrollo agrícola y la balanza comercial:

> En la lei de régimen de aduanas para la importación se hallan los especiales preceptos que en la materia incumben á los cónsules.
> Repetidamente han sido excitados á enviar con cada paquete los precios corrientes de las plazas en que viven, Hoy se les encarece la utilidad de semejante dato, en beneficio de la decaída agricultura venezolana, con

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> calidad de venir certificado por corredores ó de alguna otra manera asegurada su exactitud.
> Debiendo conocer las producciones é industrias de Venezuela, es preciso que, cuando noten alguna invención ó mejora capaces de aumentar ó perfeccionar unas ú otras, se apresuren á dar de ellas las noticias suficientes para ensayar aquí su aplicación.
> Se Conservan vigentes, aunque sin haber producido resultado alguno la primera, las circulares que señalan medios de propender á la ruina del contrabando, y de mirar por la conservación de la salud pública.[817]

En definitiva, aunque la realidad geográfica y socio-cultural de Trujillo y Táchira impuso particularidades propias a la dinámica comercial, debe decirse que estas se imbricaron con la esencia andina de la región. Dicha esencia se vio plasmada en la conformación de zonas agrícolas altamente productivas para el cultivo del café, permitiendo además la articulación tanto con el puerto de Maracaibo y el Norte de Colombia, como con Barquisimeto y las cercanías de Apure. Queda demostrado así que los Andes eran mucho más que una meseta con zonas altas y pequeños enclaves en la montaña, por el contrario, se trataba de una región compleja en términos comerciales y aventajada en lo salubre y socio-cultural para la producción agrícola a gran escala.[818]

www.bdigital.ula.ve

3.8.3 Mérida: la exuberancia del paisaje nevado

Los Andes y más específicamente la urbe merideña, constituían en pleno siglo XIX y durante las primeras décadas del XX, una región de difícil acceso a razón de su abrupta geografía. El acceso a la ciudad exigía, por un lado, atravesar caminos de alta montaña y clima de páramo, mientras que por otro, era necesario recorrer distancias considerables desde los puertos de Gibraltar y La Ceiba hasta arribar a la meseta. Por tanto, el viaje a Mérida se hacía en gran medida siguiendo el río Chama, curso de agua que proporcionaba

[817] Circular del Ministerio de Relaciones exteriores para el Señor Cónsul. Indicándose sobre las funciones consulares de cada funcionario, solicitando el desempeño y cumplimento del suministro de datos políticos, estadísticos, industriales, comercio y aduana, evaluación de precios e información de mejoras industriales para la disminución del contrabando. Firmado por J. P. Rojas Paul. Caracas, 23 de abril de 1869. Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

[818] Amado Moreno Pérez. *Espacio y Sociedad en el Estado Mérida. Desarrollo histórico de la organización del Espacio en el Estado Mérida*. Mérida (Venezuela): Universidad de los Andes, 1986.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

una ruta natural que atravesaba poblados en los cuales era posible entrar en contacto con pequeñas comunidades, donde a su vez, se ofrecía posada y apoyo —a nivel de alimentos y animales de monta— para continuar el viaje, posibilitando el suministro de los enseres y pertrechos necesarios para la travesía, tal y como lo registró en su crónica de viaje el alemán Wilhelm Siervers. Tras varios días de periplo, el monumento a Bolívar que se encontraba en la Ciudad servía de punto de encuentro, pero más allá de la urbe se encontraban zonas de gran valor económico y con características agrícolas *sui generis* (Figura139).

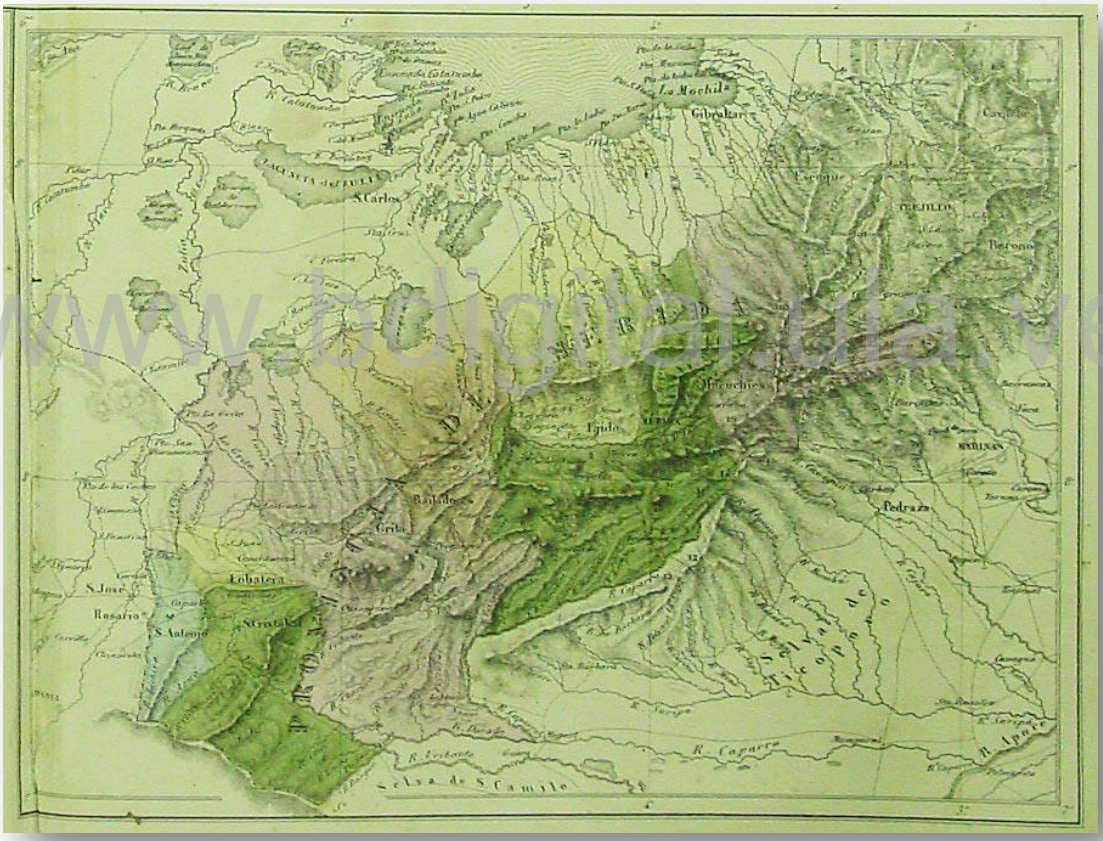


Figura 139. Mapa de la provincia de Mérida
Fuente: Agustín Codazzi. *Atlas físico y político de la República de Venezuela*. París: Lith. De Thierry Freres, 1840.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

No obstante, Mérida llegó a tener todo un auge económico y comercial que permitió la circulación de artefactos y productos culturales.[819] En el Valle del Mocotíes, se desarrolló la producción cafetalera de enorme importancia para la región.[820] Al tener una base agrícola de subsistencia, a la llegada del cafeto pudo hacer valer su capacidad y potencial lucrativo.[821] Si bien esto generó un cambio en los ecosistemas de la zona, el cultivo del café se sumó a las actividades andinas al prunto de arraigarse como un elemento distintivo de la región. De la misma forma que en Trujillo y en Táchira, despuntó un sector comercial que supo aprovechar las ventajas de este rubro, mientras se fue consolidando una intelectualidad universitaria que hizo de la ciudad serrana un enclave importante de desarrollo desde tiempos coloniales.[822] Como lo ha señalado Cunill Grau:

> En el siglo XIX se evidencia en el medio ambiente montañoso andino y extraandino un notorio deterioro de la vegetación silvestre, en especial los estimulados por el poblamiento urbano, tanto por motivos económicos de ampliar la gama de productos agrarios de exportación como por provisión de carbón vegetal y leña para consumo doméstico. En los suburbios de las principales, ciudades la roturación de tierras nuevas para cultivos de cafetales acaba con alrededor de 139.000 hectáreas entre 1830 a 1884 de selva nublada, en especial en comarcas trujillanas y tachirenses en la región de los Andes y en comarcas altas de las regiones centrales de la cordillera de la costa en las zonas de influencia de Caracas, Valencia, Maracay, Los Teques. Simultáneamente, en las tierras altas la mayor presión demográfica en las principales ciudades donde se iban concentrando inmigrantes rurales atraídos por motivos de mayor salubridad ambiental acarreó un evidente deterioro en los recursos de agua y vegetación en los suburbios. Esta situación era denunciada en 1845 por el gobernador de Mérida, en especial por los daños acarreados por la tala de los bosques y disminución del caudal de las vertientes de agua potable. La expoliación del ambiente andino incluso toca a concentraciones de árboles de quina *(Cinc/zona cordifolia rotundifolia)* en la faja superior de las selvas de los Andes, que proliferaban en las cercanías de las ciudades de San Cristóbal y Rubio, que son explotados clandestinamente entre 1876 y 1883 por colombianos provenientes de Pamplona.[823]

www.bdigital.ula.ve

[819] Cherini Ramírez, Serenella. *El proceso de modernización del interior doméstico en El Sagrario (Mérida - Venezuela) a través del consumo de artefactos de producción industrial foránea (1890-1950).* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Doctorado en Ciencias Humanas, 2015.

[820] Mariano Picón Salas. *Las Nieves de Antaño. Pequeña Añoranza de Mérida. (Facsímil)*. Maracaibo: Universidad del Zulia, 1958.

[821] Febres Cordero, Tulio. *Clave histórica de Mérida*. Mérida (Venezuela): Alcaldía Bolivariana del Municipio Libertador, Biblioteca Nacional Febres Cordero, Universidad de Los Andes, Publicaciones del Vicerrectorado Académico, 2005.

[822] Piloneta Blanco, Gabriel. *Historia de la Fotografía en Mérida*. EE. UU: Editorial Madril, Diente D' León, 2022.

[823] Pedro Cunill Grau. "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, N° 15, Madrid, 1995, pp. 248-249.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

La dinámica comercial, vista desde este ángulo del país, puede examinarse considerando el papel que jugaron comerciantes como Antonio Ignacio Picón Grillet, merideño que mantuvo relaciones comerciales con Maracaibo a lo largo del siglo XIX,[824] y Elías Burguera, fundador de la Casa Burguera,[825] asociada al desarrollo de la ciudad de Tovar sobrepasando lo intereses comerciales agrícolas y adentrándose a otras áreas comerciales como la actividad crediticia y la electricidad. La consulta de la documentación de la época, ha permitido situar no sólo los libros de cuentas y la correspondencia asociada a su dinámica, sino prever las conexiones de la Casa con el mundo a pesar de encontrarse a varias jornadas de camino de las zonas más expeditas del occidente venezolano.

Al seguir la huella de la Casa Burguera se pueden encontrar los vínculos que establecían con Van Dissel, Rode & Co., quienes a su vez dialogaban con Hamburgo, Maracaibo, San Cristóbal, Rubio y San José de Cúcuta. Los Burguera en Tovar, tenían informes que daban cuenta del conocimiento en materia de agricultura así como de las prácticas morales y de responsabilidad social (Apéndice N° 27). De igual manera, la familia se encontraba relacionada con las ventajas de la importación, lo que les permitía obtener toda clase de productos como los vestidos de la Compagnie Française Clementina Joud & Co., casa de modas que llegó a enviar en 1924 a la Señora Magdalena de Burguera un traje de terciopelo negro en el vapor "Manzanares" (Apéndice N° 28). De igual manera, mantenían relación con la Casa Boulton de Valera (Apéndice N° 21) y con los Hermanos Berti: José Agustín Berti, Rodolfo Berti y Alejandro Boué, llegando a participar en la dinámica comercial de San Cristóbal y San José de Cúcuta (Apéndice N° 19). Sin duda la firma llegó a ser una de las más importantes casas nacionales del occidente del país y la primera en Mérida (Figura 140).

www.bdigital.ula.ve

[824] María Sobeira Nieto. *Antonio Nicolás Picón Grillet (1838-1916): Estudios biográfico de un comerciante merideño* (Memoria de Grado). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Escuela de Historia, 2007. / Nieto Ardila, María Sobeida. "Antonio Ignacio Picón Grillet. Un destacado merideño del siglo XIX". *Presente y Pasado*, Año 15, Nº29, Mérida (Venezuela), 2010, pp. 111-136.

[825] Mario Rosales. *Elías Burguera & C^a*. Mérida (Venezuela): IMMECA, 2009.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

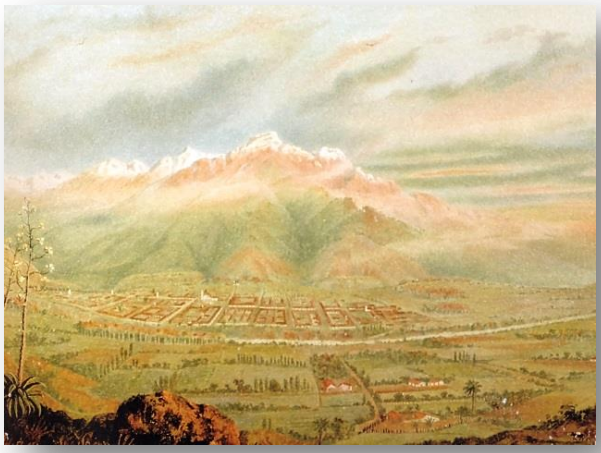


Figura 140. Mérida y la Sierra Nevada.
Fuente: Antón Göering. *Venezuela el más bello país del Trópico*.

La casa Burguera negociaba con Inglaterra, Francia, Hamburgo y Los Estados Unidos importando un sin número de productos que encontraban acogida y mercado en el ámbito regional andino. Su relación con Maracaibo y con el Caribe era natural, si se considera la importancia que tuvo todo el comercio de los Andes con el puerto marabino. Sin duda, la necesidad de aprovechar los viajes para comercializar hizo que el crecimiento de la firma se hiciera sostenido dentro de cuadro del país. A la llegada del siglo XX, las empresas comerciales habían estabilizado su lugar dentro de la economía venezolana, lo que significó la articulación de todas las estructuras económicas dentro de un mismo cuadro nacional (Figura 141).

Un aspecto que sirve de estampa dentro de la relación economía-cultura en Mérida fue la dinámica del mercado. Habría de considerarse estos espacios como centros de convergencia de productos propios de la región que eran indicativos de su desarrollo interno. Sin embargo, también eran receptáculos de mercancías que cruzaban las intrincadas rutas de comercio aportando a la dinámica de la población elementos de contraste que rompían la concepción de lejanía y aislamiento. Viajeros como Anton Göering se detuvieron a observar el paisaje y estas dinámicas históricas.[826]

[826] Guerrero R. Aura. C. *Los paisajes de la modernidad en Venezuela (1811-1960)*. Mérida (Venezuela): Universidad de los Andes, 2009.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Entidades	Empresas	Capital	Capital Promedio
Aragua	34	1.664	48,9
Miranda	79	5.377	68,1
Carabobo	89	9.745	109,5
Sub-Total	202	16.786	83,1
Zulia	74	31.098	420,2
Táchira	92	16.953	184,3
Mérida	47	4.652	99,0
Trujillo	85	7.978	93,9
Sub-Total	298	60.681	203,6
Lara	68	5.635	82,9
Falcón	36	1.966	54,6
Yaracuy	40	2.127	53,2
Sub-Total	144	9.728	67,5
Anzoátegui	34	2.038	59,9
Monagas	12	980	81,7
Nueva Esparta	17	1.110	65,3
Sucre	76	7.473	98,3
Sub-Total	139	11.601	83,4
Bolívar	15	56.080	3.738,7
T. F. Delta Amacuro	16	813	50,8
Sub-Total	31	56.893	1.899,8
Barinas	26	1.115	42,9
Portuguesa	18	887	49,3
Cojedes	21	1.359	64,7
Guárico	68	4.181	61,5
Apure	24	2.340	97,5
Sub-Total	157	9.882	62,9
TOTAL	971	165.571	170,5

Figura. 141. Venezuela. Capital Acumulado en Empresas Comerciales. 1910-1911

(Miles de Bolívares)

www.bdigital.ula.ve

Fuente: Ministerio de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de los Estados Unidos de Venezuela en 1911*. Caracas: Imprenta Guttemberg, 1911, p. 1045.

Si bien existían claras diferencias entre Trujillo y Mérida, en buena medida esto se debía al aislamiento determinado por el páramo de Mucuchíes, dando lugar a costumbres, prácticas y dialectos disímiles entre sí. Para los ojos de un viajero como el alemán Wilhelm Sievers, Mérida y Táchira presentaban costumbres muy cercanas a las de Colombia, mientras que Trujillo tendía a los modismos del centro y oriente venezolano.[827] Sin embargo, la región conformada por estos tres enclaves andinos constituyó un eje preponderante en la dinámica de los viajes comerciales del siglo XIX e inicios del XX, logrando entablar profundas relaciones con otras zonas del país y aprovechando las ventajas que le daba la producción cafetalera para encontrar un desarrollo integrativo y no dependiente con el norte de Santander o Maracaibo. El resultado fue una economía agrícola que benefició al país y a la región, dejando una impronta histórica en el marco de la Venezuela agroexportadora que se desarrolló entre 1864-1914.

[827] Wilhelm Sievers. *Venezuela*. Hamburgo: Imp. L. Friederichsen, 1888.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

CAPÍTULO IV
UNA MIRADA DE CONJUNTO:
CON EL COMERCIO TAMBIÉN VIAJA LA CULTURA

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El hombre no nace en la naturaleza. No nace desde los elementos hostiles, ni de los astros o vegetales. Nace desde el útero materno y es recibido en los brazos de la cultura.

Hacer un diálogo con otra cultura es conocerla…

Enrique Dussel
Filósofo-Historiador

Los viajes comerciales en Venezuela entre 1864 y 1914, se desarrollaron en un contexto caracterizado por la modernidad, la influencia liberal y los intereses de sectores pudientes e ilustrados. Si bien muchas ciudades importantes del país (Caracas, Valencia y Maracaibo, entre otras) alcanzaron un nivel de desarrollo significativo, cuantiosos viajes se hicieron a regiones más deprimidas. El análisis histórico-cultural, permite exponer la realidad material de la población en distintas escalas, así como afirmar que no existió una élite comercial encargada de todo el proceso economico, sino q ue también hubo grupos humanos de "carne y hueso" — como lo definiera Unamuno — que participaron activamente en el desenvolvimiento de los circuitos económicos del país a nivel microhistórico; personas que sufrían los embates de una dinámica global, nacional y local en sus contextos sociales más inmediatos.

www.bdigital.ula.ve

Una parte de la historiografía venezolana, interesada por los grandes procesos y las historias relacionadas con el poder, expone básicamente cómo las mercancías salían del interior del país, llegaban a los puertos y de ahí partían a los mercados internacionales, arrojando datos cuantitativos (positivos o negativos) según cada caso. Sin embargo, otros autores (ver bibliografía) han explicado cómo era la vida cotidiana a escala local, aportando elementos indispensables para comprender el proceso humano que atravesó el país en la segunda mitad del siglo XIX.

La incorporación de los sujetos subalternos al analisis, permite un mejor equilibrio a la investighación. La hstoria es mucho más que un discurso abstracto y erudito. No se puede coprender el proceso histórico de los viajes comerciales si se asume que las mercancías, por ejemplo, se movilizan solas; casi que por obra de "telequinesis". La realidad es que el arrivo al mercado de una hoja de tabaco, una semilla de cacao, un grano de café o un animal de carga, sólo podía llevarse a cabo mediante la acción humana, con manos desconocidas y relegadas o difuminadas por los grandes relatos.

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Las tipologías de viaje expesta en esta investigación, muestra — de manera introductoria — la manera cómo se desarrollaba la dinámica de exportación-importación, las particularidades geográficas y humanas más representativas, y la particularidad de as regiones venezolanas. Los distintos escenarios político-económicos y socio-culturales que sirven de contexto a cada circuito comercial interno, evidencian que el país se interrelacionaba a pesar de los obstáculos naturales y las faltas de vías de comunicación más expeditas, lo que permitía un tejido de vínculos culturales microhistóricos no siempre reconocidos e identificados por la cartografía conocida; lo que demanda un estudio pormenorizado de cada circuito. Una prueba de ello es que los viajeros que vinieron del exterior, atraídos por los paisajes exuberantes y la riqueza natural del territorio, aprovecharon la experiencia reunida por quienes dedicados con anterioridad a la faceta comercial abrieron el camino a la aventura y al estudio. De esta forma, el comerciante sirvió de nexo para dar a conocer de una manera más provechosa los rincones del país, por lo que las expediciones ilustradas se hicieron cada vez más habituales y seguros.

www.bdigital.ula.ve

Con el tiempo se encontraron nuevos senderos y rutas abiertas para alcanzar a las poblaciones del interior del país, pero en muchos casos, otras eran reconocidas desde tiempos ancestrales, permitiendo la circulación de personas y animales, así como de objetos e ideas. Por tanto, los interesados en escudriñar el territorio venezolano, tuvieron que apoyarse en el conocimiento de los "lugareños", es decir, en quienes habitaban el contexto local y conocían ampliamente las distancias, los caminos, accesos fluviales y peligros de las travesías. Si bien la matoría de estos personajes no dejaron una impronta literaria o artística como legado a que asirse, formaron parte sustancial de los circuitos económicos de cada región, propiciando el contacto, disminuyendo el aislamiento y dando a conocer la sendas poco transitadas de la república; factores que impulsaron las microeconomías en el Occidente, Oriente, Sur o Centro del país.

En este orden de ideas, puede afirmarse que la intención de viajar variaba según cada caso. Hubo quienes recorrieron el país en busca de negocios para hacer valer su capital, vinculados con la élite extranjera-letrada, mientras que otros llegaban financiados y en busca de descubrimientos geográficos y científicos que les permitiera el reconocimiento de instituciones filantrópicas de alcance global. Mención especial merecen dos tipos de

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

viajeros (en el sentido en que se ha definido en el marco conceptual de esta tesis, es decir, como *homo viator*) que también tenían intereses económicos:

1. Aquellos que pertenecían a los sectores *subalternos* y quienes se cruzaban en los caminos con los agentes de las casas comerciales, los exploradores y aventureros que no faltaron en el contexto nacional, como lo dejó evidenciado el francés Aguste Morisot entre 1886-1887, quien con su habilidad retratista dejó en evidencia los rostros de quienes hacían posible el andar por el Sur del país.

2. Viajeros que recorrieron la república investidos bajo cargos estatales e institucionales, inspectores que iban inventariando las condiciones de cada región con el fin de construir caminos y vías de comunicación modernas, esto con el fin de fomentar el comercio de exportación e importación durante el cierre del largo siglo XIX.

www.bdigital.ula.ve

Cabe acotar que este proceso no ceso, sino que cambió de forma contextual, es decir, en la última fase del periodo decimonónico y principios del siglo XX, se hicieron presentes ingenieros y funcionarios técnicos quienes recorrieron el país documentando y registrando las condiciones geográficas, infraestructurales, poblacionales y productivas de las principales plazas donde se generaba el comercio, temática de gran interés estatal teniendo en cuenta la imperiosa necesidad de fomentar la riqueza de las arcas nacionales. Los aportes de funcionarios cuyo accionar les exigía desplazarse a lo largo y ancho del territorio, se pueden encontrar en publicaciones como la Revista Técnica del MOP (véase bibliografía). Estos últimos formaban parte de una nueva forma de movilidad humana, propia de una Venezuela agroexportadora que se abría paso hacia la modernidad en el siglo XX.

Entre 1864 y 1914, productos como la caña de azúcar, cueros, vegetales, cacao y café, entre otros, satisfacían las inversiones realizadas por las firmas comerciales que mantenían relación directa con los mercados europeos y norteamericanos, pero en el siglo XX la dinámica cambiaría de manera significativa, lo que pondría al territorio nacional y

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

su gente en otra esfera de intereses a nivel mundial. La mayoría de los viajeros siguieron llegando a los puertos, conservándolos como espacios de gran significado comercial, social y cultural; desde los cuales se fue expandiendo la mirada interna del mundo, más allá de los buques que salían cargados de mercancías; al tiempo que llegaban con manufacturas. Los testimonios de la época no solo dan cuenta de la balanza comercial portuaria (véase Apendice documental), sino de cómo el arribo de nuevos productos y el consumo de ciertos alimentos iban influenciado a las poblaciones. En un primer momento, el fenómeno se circunscriba a las ciudades colindantes con la costa, pero de manera inmediata el fenómeno se repetía en los poblados y caseríos del interior del país.

La articulación de Venezuela en la trama del comercio internacional, no sólo permitió la llegada de mercancías y bienes manufacturados, además, significó una apertura al influjo de ideas y prácticas propias del mundo moderno, cuyo impacto estableció nuevas formas de entender y percibir el país. Claro está, no se trata de señalar que de repente desaparecieron los vendedores de gallinas caraqueños como los que pintó Ferdinand Bellerman en 1842. De esta forma, lo económico y lo cultural se hibridaron en el marco de unas condiciones que tenían como elemento dinámico las mercancías como productos que alteraban la vida y la percepción de las personas dentro de su núcleo social.

www.bdigital.ula.ve

Por tal razón, no se puede definir el *viaje comercial* como un acto de simple obligación cambiaria o un espectáculo secundario de bajo interés, por el contrario, dentro de los confines del contexto analizado (1864-1914) se debe asumir como un factor cuyos factores permitieron conectar la actividad local, regional, nacional e intercontinental. Así, en torno al *viaje comercial*, se gestó todo un universo de situaciones que incluía relaciones de poder, inversión, ganancia y acumulación de capital, a lo que se sumó la comprensión de circuitos lucrativos, actualización de prácticas económicas y un despertar cultural.

4.1. La laboriosidad en torno al viaje: los sujetos de Augusto Morisot

Como se ha señalado anteriormente, la búsqueda por el control y usufructo del espacio, fundamentado en la necesidad de aprovechamiento y extracción de la riqueza agrícola y la explotación de los minerales, hizo de la Venezuela pre-petrolera un escenario

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

agroproductivo y minero. Esta dinámica incluía la participación de personas que sentían, pensaban y actuaban en función de sus intereses, sujetos imbuidos por una dinámica comercial cuya participación permitía extraer de la tierra venezolana todo aquello que era demandado en el exterior, por ende, explorar cada región con la intención de hallar rubros exportables que generaran dividendos, formaba parte de la realidad del país.

Esta dinámica comercial tuvo su origen en la acción de hombres y mujeres activos. Las personas sembraban, cosechaban, acopiaban, subían a sus hombros la mercancía previamente embalada y la trasportaban a lomo de bestias por senderos muchas veces insalvables, para luego, tras difíciles periplos, descargarlas en buques provenientes de puertos cuyos nombres eran difíciles de pronunciar para muchos venezolanos; embarcaciones de gran calado que retornaban a destinos lejanos con la preciada carga, capitaneadas por hombres con un aspecto físico disímil y con apellidos desconocidos.

Estos personajes fueron determinantes a la hora de dinamizar las incipientes industrias, elevar el nivel de intercambio comercial y electrificar algunas ciudades, en ocasiones fueron quienes fomentaron el progreso local, propósito anhelado por los federalistas desde 1864. Un aporte fundamental generado por los intereses del capital extranjero fue la apertura de caminos y la extensión de vías y medios de comunicación, ya que para el tránsito fluido de mercancías se ameritaba conectar las plazas del interior con los puertos fluviales y marítimos.

www.bdigital.ula.ve

No se debe entender esta aseveración como una defensa al capitalismo de la época y sus agentes en el aprovechamiento de la riqueza nacional. Lo que se intenta señalar es que el proceso histórico iniciado al cierre de la Guerra Federal tuvo como punto de convergencia una dinámica de exportación e importación con actores extranjeros y criollos que fueron tejiendo las bases que sostenían el país. Se trata entonces de condiciones históricas, materiales e ideológicas que trastocaron significativamente las percepciones y los imaginarios de la nación; condiciones por demás difíciles de separar, ya que una subsumía a la otra.

A partir de lo anterior, es necesario considerar cómo gradualmente se fue estableciendo una red de vínculos económicos, políticos, sociales y culturales que

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

permitieron conectar entre sí las poblaciones que formaban parte del sistema agroexportador del país. De esta manera, las unidades de producción disponían los rubros, mientras los arrieros y navegantes fluviales las trasladaban a los asentamientos donde recibían y despachaban las empresas ferrocarrileras; éstas, a su vez, llevaban los productos a los almacenes y a los puertos donde se establecían las flotas de barcos que exportaban los productos a los mercados internacionales, los cuales, traían de vuelta nuevos productos comerciales con una carga cultural que incidían en la cotidianidad y en las formas de operar de la sociedad dentro de la *episteme* de la época.

Al retornar, los navíos trasladaban mercancías manufacturadas propias del mundo industrializado, productos que entraban al territorio venezolano por los mismos puertos y terminales por donde se despachaban materias primas y rubros agrícolas de interés internacional, generando así un circuito de intercambio de productos que variaba en importancia y utilidad. Es decir, desde vestidos de moda hasta máquinas de vapor, un proceso de hibridación cultural con el mundo moderno, fenómeno visible en las últimas décadas del siglo XIX y principios del XX.

www.bdigital.ula.ve

Al analizar de manera integral hasta qué punto los viajes comerciales jugaron un rol cultural, aspectos como la estética y las cosmovisiones resaltan en importancia. De esta forma, cada uno de estos "ingredientes" iba modelando el comportamiento, prácticas laborales, maneras de pensar y formas de percibir el mundo desde las poblaciones más lejanas y, de manera directa, desde las ciudades portuarias. Es imposible obviar que la presencia extranjera influenció a las personas de las distintas localidades donde hacían vida, así como la idiosincrasia criolla minó la concepción foránea. Las variantes culturales antillanas con su impronta fundamentalmente inglesa y holandesa, cargada de un sincretismo que aun hoy puede ser percibido en todo el Caribe es muestra de ello. La presencia de casas comerciales extranjeras, puertos vibrantes, ciudades comerciales, áreas productivas y circuitos económicos en constante apertura a escala mundial, hizo de Venezuela un punto de referencia en la región caribeña, lo cual es parte de la historia del siglo XIX. Como lo ha expuesto Ramón Santaella:

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Casas comerciales de Alemania, Inglaterra y Francia se establecen en nuestros principales puertos y ciudades, desde donde controlan el proceso productivo y comercial de las regiones que integran al país. En las subestructuras regionales se establecen otras casas comerciales extranjeras de origen italiano, sirio, turco, norteamericano y de las Antillas Holandesas, así como casas comerciales de capital nacional, filiales de las grandes casas europeas anteriormente señaladas.[828]

El movimiento constante de personas y productos amplió la posibilidad de viajar, lo que generó un cambio en la concepción espacial y temporal existente desde la colonia. Cabe acotar que la inserción de Venezuela en la cartografía del comercio internacional, permitió la llegada al país de avances tecnológicos y nuevos medios de transporte y comunicación, factores que fomentaron las conexiones estratégicas y los desplazamientos en el interior del territorio a partir de las últimas décadas del siglo XIX; este proceso fue claro tanto en el Oriente y Sur del país como en los Andes y Maracaibo, en los Llanos y en la región central. Todo esto se llevó a cabo con el estímulo del panorama mundial y por la necesidad de vincular al país con la modernidad capitalista

www.bdigital.ula.ve

De esta manera, la presencia de inversionistas que respondían al capital extranjero se hizo parte del país; es decir, del "alma nacional". Su presencia fue tan fuerte para finales del siglo XIX, que se vieron involucrados en el ámbito de la política crediticia que impulsó el ejercicio agrícola de productos nacional.[829]

La mirada de conjunto del periodo 1864-1914 desde una perspectiva histórico-cultural, permite evidenciar vínculos microhistóricos que relacionan una Venezuela rural con las grandes urbes europeas y norteamericanas, centros de influencia cultural global que influyeron en la concepción civilizatoria de los gobiernos de entonces, permeados por la idea de "nación moderna" y en la dinámica de las regiones. Hasta entonces Venezuela había avanzado de manera muy irregular, confrontando obligaciones internacionales, luchas intestinas y frustradas, soportando bloqueos y enfrentando los cambios violentos que las crisis del capitalismo le imponía como parte de la periferia global, pero la segunda mitad del

[828] Ramón Santella. "La dinámica del espacio venezolano durante el gobierno de Gómez". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N°12, Año 3, Vol. III, Caracas, 1985, p. 629.

[829] Domingo Alberto Rangel. *Los andinos en el poder: balance de historia contemporánea*, 1899-1945. Caracas: Vadell Hermanos, 1975.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

siglo XIX sirvió de contexto para ir más allá del ángulo político y de la apología oficial, se puede apreciar un cambio en la economía, progreso material, dinamismo y acumulación de experiencia.

Si bien tanto personas como mercancías viajaban en goletas y bergantines de puerto en puerto, por ejemplo desde Sain-Thomas hasta La Guaira, con el avance de la agroexportación se levantaron líneas férreas, se asentó la manufactura y se crearon órganos divulgativos que informaban sobre los avances de la economía, sobre todo a partir de 1873, los cuales, representaron cambios reveladores en el esquema nacional. En la medida en que se viajaba al interior del país se podía observar un mosaico cultural que iba desde la opulencia de las oligarquías comerciales hasta la precariedad extrema, desde la idiosincrasia de los lugareños hasta el refinado mundo de la alta sociedad de orientación parisina. Como escribió Mariano Picón Salas:

> Las oligarquías comerciales -la mayoría de nombre extranjero- establecidas en Caracas, Maracaibo, Puerto Cabello, Ciudad Bolívar, compran y distribuyen en los grandes mercados europeos y norteamericanos la producción de la tierra, desde el café, el cacao, los cueros, dividive, la sarrapia, hasta las plumas de garza, el ganado que se consume en las Antillas y a veces se exporta a Cuba y dotan por retrueque, a los productores agrícolas de las mercancías de una rudimentaria industria vernácula: liencillos, jabón, rones y cervezas; velas esteáricas para alumbrar la larga noche campesina, o "depurativos" para limpiar la sangre o mejorar las tercianas. En 1875, en 1884, se vivirá un poco mejor que en 1864.[830]

www.bdigital.ula.ve

Desde una perspectiva cultural, la mayoría de los sectores subalternizados se engranaron con las élites de manera irregular y desigual, pero no dejaron de hacer vida dentro de un mismo ejercicio agro-productivo. Al respecto, Picón Salas permite apreciar cómo los provincianos iban a Caracas para asistir a las ocasiones en que las compañías de ópera hacían sus presentaciones en un escenario capitalino con aires de modernidad, propio de los gobiernos de Guzmán Blanco. Asimismo, podían contemplar a la urbe caraqueña como una pequeña Paris, ilusión que daba sentido a la Colina del Calvario y al Arco de la Federación. A ello se sumaban las "galas del tiempo", las cuales bajaban de los

[830] Mariano Picón Salas. *Suma de Venezuela*. Caracas: Fundación Editorial El Perro y la Rana, 2007, p. 21.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

barcos y se mostraban entre comportamientos y estilos que enaltecía a los caballeros, siempre impregnados por lo extranjero. Por otro lado, las mujeres caminaban luciendo su belleza "entre sedas, cintas, abanicos, peinetas y mitones".[831] En palabras del célebre autor: "El régimen guzmancista es como una enorme ópera en que el apuesto dictador, vestido con el mejor uniforme que hicieron los sastres militares de París, avanza al proscenio a cantar su solo exultante".[832]

En este punto se podría analizar el problema desde dos perspectivas culturales que se complementan entre sí. Por un lado, se puede apreciar cómo se desarrolló en las ciudades más pobladas, como Caracas, un "urbanismo europeo" sobre todo a partir de 1870;[833] así como una "pasión criolla por el fashion" como lo ha hecho ver Antonio de Abreu Xavier[834], vinculada a las élites agrocomerciales. Por otro, se encuentra la mirada desde los sectores menos favorecidos que experimentaban, como expuso Mariano Picón Salás, la "noche campesina".

www.bdigital.ula.ve

En el marco de esta doble mirada, cabría mencionar de manera especial cómo el viajero francés Auguste Ernest Morisot logró dejar testimonio de la presencia de una serie de individuos que formaron parte de la realidad sociocultural de la época asociada con los viajes, específicamente en el período 1886-1887. Sus descripciones dan cuenta de cómo a nivel microhistórico se tejían relaciones entre el extranjero y los criollos, y cómo el viajar permitía reconocer las diferencias demográficas y culturales de un país con formas de vida diferentes y maneras distintas de percibir el mundo.

Morisot llegó a La Guaira el 18 de marzo de 1886 y comenzó a observar tanto la exuberancia del paisaje tropical venezolano como la riqueza cultural. En compañía del célebre explorador Jean Chaffanjon, el joven artista testificó estar en un "mundo nuevo" para él. Como señala Alvaro García Castro, este viajero dio cuenta de las particularidades

831 *Ídem.*
832 *Ídem*.
833 Arturo Almandoz. *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas: Fundación para la cultura urbana, Editorial Equinoccio, 2006.
834 Antonio de Abreu Xavier. *La Pasión por el fashion. Una historia de la pinta en la Venezuela del siglo XIX*. Caracas: Editorial Alfa, 2011.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

del clima, el colorido, la vegetación, los olores, los tipos humanos y los paisajes ya que "todo le asombra y cautiva".[835] Como dibujante oficial de la expedición de Chaffanjon, se permitió documentar el entorno, dejando testimonios de un pasado detallado y vivo. Como lo expone Castro:

> Su *Diario*, llevado escrupulosamente desde el día de su salida de Francia, está lleno de descripciones a todas luces pictóricas, se diría que Morisot está pintando con palabras lo que no puede, de momento, conservar en sus croquis. No obstante los comentarios de Chaffanjon, que se burla del novel viajero, el pintor se mantiene extasiado y continuará hasta el final del viaje documentando su entorno.[836]

El itinerario de viaje de Caracas a La Guaira, para luego dirigirse a Trinidad y Ciudad Bolívar con el propósito de adentrarse a las fuentes del Orinoco, llevará a Morisot hasta San Fernando de Atabapo, mostrando distintas esferas naturales y culturales del país. Esta travesía, le permitió visualizar el rol que jugaban los viajes comerciales en la dinámica de las regiones, ya que estos dos franceses salieron de Ciudad Bolívar en una falca con mercancías del gobernador del Alto Orinoco con destino a Caicara, lo cual, era preciso para hallar las provisiones y medios óptimos que les permitieran continuar a San Fernando de Atabapo. De esta manera, ambos viajeros lograron hacerse de embarcaciones livianas y tripulación, entre ellos, indios y marineros que conocían muy bien los caminos y las vías fluviales.

Resulta oportuno acotar que, a lo largo de la travesía, el "pintor del bosque" acopió notas importantes acerca de los individuos que vivían en esta la zona, tomándose el tiempo además, para retratar los rostros de quienes hacían posible aquellos desplazamientos. Así, se encontró en el Orinoco con una variedad de personas que formaban la parte más activa del sistema comercial. Se trataba de hombres y mujeres representativos de la sociedad venezolana: militares, hacendados, comerciantes, marineros, indígenas y mujeres, confirmando de forma artística su encuentro con una parte de la sociedad americana.

[835] Álvaro García Castro. "Estudio preliminar". En: Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*. Caracas: Planeta, 2002, p. 19.
[836] *Ídem*.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

A partir de su obra, es posible dar cuenta de los distintos matices que se desprenden de una historia colonial y republicana variopinta, enmarcada en un continente donde tiene presencia el negro, el indio y el criollo, así como el europeo en su multiplicidad. Ejemplo de ello es el retrato que hace del perfil de "el capitán Pedro", un indio Baré que quedó referenciado dentro de una obra en grafito sobre papel en el Rancho Cabirima en el Amazonas venezolano, fechado el 22 de diciembre de 1886 (Figura 142), estampa de una Venezuela que se debatía entre las exposiciones guzmancistas y la historia viva.

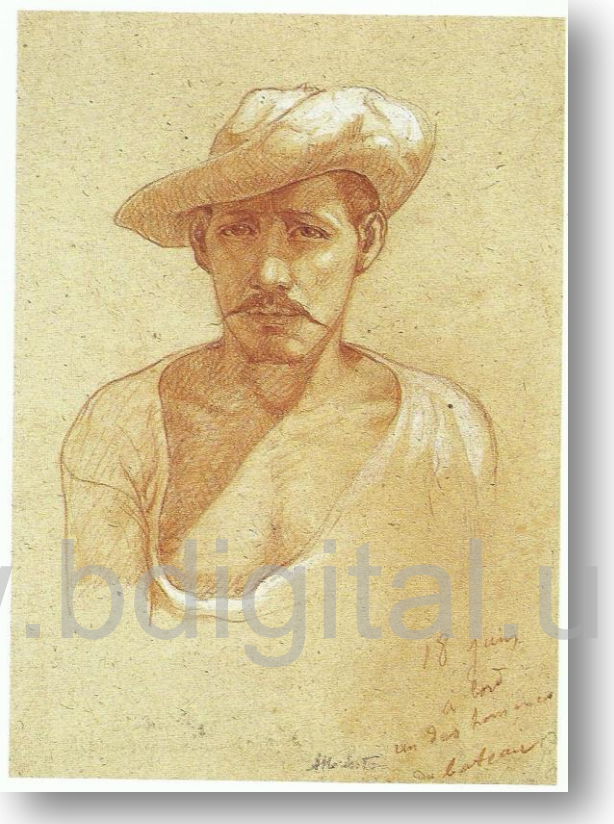


Figura 142. El capitán Pedro.
Fuente: Fundación Cisneros. Auguste *Morisot.. Un pintor en el Orinoco 1886-1887*. Caracas: Planeta. Caracas: Planeta, 2002, p. 74.

De igual manera, destacó el semblante de uno de los hombres del barco que lo condujo por el Orinoco en junio de 1886. La imagen de este "Marinero" trazada en sanguina y guache blanco sobre papel vegetal (Figura143), permite constatar la presencia de hombres experimentados a la hora de surcar tanto rutas marítimas como canales

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

fluviales, ambas peligrosas e impredescibles, debido a las condiciones del trópico. En este caso, Morisot no se intersó por retrata a un personaje de salón, con saco impecable y medallas, por el contrario, dio cuenta de la presencia de un criollo con sus facciones y atuendos, acordes a su trabajo y a los altos niveles de humedad y temperatura de la región.



www.bdigital.ula.ve

Figura 143. Uno de los hombres del barco
Fuente: Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*... p.214.

Además, este marinero daba cuenta de la presencia de gente hábil en su actuar en los circuitos comerciales de la Venezuela decimonónica, capaces de remontar el río con todas las implicaciones y pericias que exige el trasporte acuático. Esta demás decir que el conocimiento empírico de estos navegantes fue fundamental en este tipo de expediciones, ya que permitía afirmar el éxito de las mismas. Una epedición dependía más de los conocimientos que poseían los actores subalternizados en las narraciones que de los

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

propios exploradores europeos que las protagonizaban. En este sentido, resulta propicio resaltar el siguiente fragmento del *Diario* de Morisot:

> Esta tarde nos azota un formidable ventarrón con lluvia, el chubasco más fuerte que hemos padecido hasta ahora. Casi nos hace zozobrar. Con mucho trabajo mantenemos la falca amarrada en la orilla. Los hombres están en el agua hasta medio cuerpo y sostienen la embarcación para que las aguas no la sumerjan. ¡Lluvia torrencial, vientos terribles!, ¡y qué olas! ¡Diablos! Nuestros instrumentos, nuestros efectos y ¿qué será de los documentos, de nuestra misión? En circunstancias como éstas los hombres se portan a la altura, son magníficos, muy identificados con sus tareas, entregados de todo corazón a lo que hacen. Gritan, sueltan carcajadas, parecen gnosmos, están en su elemento.[837]

De hecho, para enfrentar o evitar las enfermededes endémicas propias del trópico, así como para garantizar la seguridad de la tripulación y las cargas, resultaban fundamentales las contribuciones de estas personas cuyas habilidades y conocimientos —muchas veces asimilado de las culturas ancestrales— permitía responder a condiciones totalmente desconocidas por el foráneo; para el caso del Orinoco, los navegantes debían ser expertos en el manejo del canalete[838] y la palanca[839] (también conocida como garabato), instrumentos fundamentales para remontar estas difíciles aguas. Al respecto, Morisot anotó en su bitácora del día 17 de junio de 1886 la siguiente descripción:

www.bdigital.ula.ve

> Bordeamos la orilla. Vanamente, los hombres, de frente al levante y con las dos manos como altavoz, conjuran la brisa: en vano la invocan, la imploran, silvan a todo pulmón… es el *barinés*, viento contrario, del Oeste, el que se alza. Entonces, a regañadientes hay que avanzar con la *palanca* y el *garabato*, engancharse de los

[837] Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*... p. 233.

[838] El canalete es el término utilizado para aludir al remo, por lo que al cierre del siglo XIX constituía el principal mecanismo de impulso y avance de la curiara. Esta herramienta de mano de una longitud de metro y medio aproximadamente, es construida a partir de una tabla de madera de samán a la que se le da forma de pala.

[839] La palanca o garabato es una vara de 2 a 4 metros de largo, con una horqueta en la punta que se utilizaba para empujar las falcas y curiaras tanto en sitios de poca agua como en aquellos de fondo pantanoso, en los cuales no es suficiente la fuerza del canalete. En cuanto al modo de uso, los marineros hunden esta vara en el fondo del río y apoyan el otro extremo en su pecho, ejerciendo presión a modo de "palanca" para producir una fuerza de empuje. Por tanto, este garabato era comúnmente construido con maderas fuertes y duraderas como el araguato (*Calycophyllum candidissimum*) propio de la región de los Llanos. Al respecto véase: Sergio Foghin-Pillin. "La palanca de araguato. Aspectos técnicos, geográficos y literarios de un instrumento de navegación fluvial". *Bitácora-e. Revista Electrónica Latinoamericana de Ciencias Sociales, Históricos y Culturales de la Ciencia y la Tecnología*, N° 2, Mérida (Venezuela), 2017.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> troncos de árbol y de las ramas de la orilla o que emergen de la superficie del agua.[840]

La navegación era para las últimas décadas del siglo XIX un aspecto íntimamente ligado al avance político-económico y socio-cultural, por tanto, los hombres a cargo de esta empresa, criollos e inmigrantes, establecian sistemas de transporte fluvial que conectaban las regiones de Portuguesa, Apure y Orinoco, dinamizando así los intercambios comerciales; así como en el Occidente del país el sistema fluviolacustre de Maracaibo y los ríos Escalante y Catatumbo permitían vehiculizar la producción de café y sus beneficios desde y hacia los Andes hasta Colombia.

Los avances en términos de navegación logró que buques de vapor efectuasen "tráficos regulares entre Ciudad Bolívar, Caicara, San Fernando de Apure, Puerto Nutrias, Arauca, Camaguán y logran penetrar hasta El Baúl, aunque este último itinerario se dificulta a finales de siglo"[841]. Cabe acotar que a pesar de que las compañías norteamericanas[842] monopolizaron la navegación a vapor por el río Orinoco, también existeron servicios de transporte de menor calado como piraguas[843], falcas[844] y curiaras[845],

www.bdigital.ula.ve

[840] Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*... p. 209.

[841] Pedro Cunill Grau. *Geografía del poblamiento venezolano del siglo XIX*… Tomo II, p. 1013.

[842] La navegación en vapores por el río Orinoco encuentra su origen en el año 1847, año en el que el gobierno venezolano concedió un contrato al ciudadano estadounidense Vespasiano Ellis. Un par de años después, derogado el anterior, se otorgó un contrato similar a los norteamericanos Turpin y Beelen, quienes conformaron la empresa "The Orinoco Steam Navegatión Company" conocida también como "Vapores Orinoco", principal referente del inicio de la navegación a vapor en Venezuela. Véase: Argenis Agüero. "Apuntes históricos sobre la navegación entre los ríos Cojedes y Orinoco". *Tiempo y Espacio*, Vol. 45, N° 64, Caracas, 2015, pp. 405-427.

[843] Embarcación larga y estrecha de mayor extensión que la falca y la curiara, la cual, al cierre del siglo XIX e inicios del XX navegaba a remo y vela. Julio Verne en *El Soberbio Orinoco*, ofrece una descripción exacta de este tipo de nave: "Las piraguas más pequeñas del Medio Orinoco están labradas en el tronco de un árbol grueso, entre otros, el cachicamo. Las más grandes, con planchas unidas, redondeadas en los flancos, talladas de proa a popa, se levantan en arco en la popa. Estas embarcaciones, construidas con bastante solidez, resisten al desgaste del arrastre sobre los bajos fondos, y a los choques del acarreo, cuando es preciso transportarlas más allá de los raudales infranqueables. En el centro se endereza un mástil sostenido por un estay y dos obenques, al que se apareja una vela cuadrada utilizable para el viento de popa. Una especie de pagaya, que sirve de timón, está dirigida por el patrón. La parte anterior de la piragua está descubierta desde el armazón del mástil hasta la proa. En este sitio está la tripulación durante el día y duerme durante la noche; tripulación compuesta, por regla general, de diez indios, un patrón y nueve hombres. La parte posterior, desde el pie del mástil hasta la popa, excepto la parte reservada al timonel, está resguardada por un rouf, especie de cobertizo de hojas de palmera sujetas por cañas colocadas longitudinalmente. Este cobertizo forma el camarote de la piragua, y contiene las camas —simples esteras extendidas sobre paja seca—, los utensilios de cocina y de mesa, el hornillo que sirve para preparar los alimentos, caza y pesca. Es fácil dividirlo en varios compartimientos por medio de esteras

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

que eran propiedad de criollos[846]; algunos de estos navegantes así como sus pequeñas embarcaciones fueron retratadas por Morisot.



www.bdigital.ula.ve

Figura 144. Piragua.
Fuente: Fundación Cisneros. *Auguste Morisot. Un pintor en el Orinoco 1886-1887*… p.3.

colgadas, pues tiene unos cinco o seis metros de largo, en los diez u once que mide en total la embarcación".

[844] Embarcación similar a un bongo de aproximadamente 8 metros de largo por 2 metros de ancho, provista de un mástil improvisado junto a una lona para aprovechar el viento. Posee además una carroza que cubre el parte de la misma y da protección a la tripulación, pasajeros, equipajes y mercancías de las inclemencias del clima. Morisot, al describir una de estas embarcaciones, expuso lo siguiente: "Nos embarcamos en la falca […] atestada de mercancías […] es una pesada embarcación de fondo plano de unos siete a ocho metros de largo y aproximadamente dos de ancho con una tarima apropiada para que los marineros maniobren. La parte delantera está al descubierto y la parte de atrás está cubierta por una carroza, techo o capota semicircular […] de hojas de palmera". Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*... p. 199.

[845] La curiara, también conocida como "canoa", es tallada desde el tronco de un mismo árbol. Esta posee una capacidad no mayor a tres personas y miden entre 3 y 4 metros de largo. Pequeña y liviana, la curiara es una embarcación comúnmente utilizada por los indígenas de la Cuenca del Orinoco. Las pequeñas dimensiones de este tipo de nave, permite que sean trasladadas al costado de las piraguas y falcas, sirviendo en los momentos que se amerita de transporte rápido y ágil entre zonas cercanas, así como en las prácticas sigilosas de caza y pesca.

[846] Pedro Cunill Grau. *Geografía del poblamiento venezolano del siglo XIX*… Tomo II, p. 1013.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Figura 145. Falca.
Fuente: Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*…p.232

www.bdigital.ula.ve

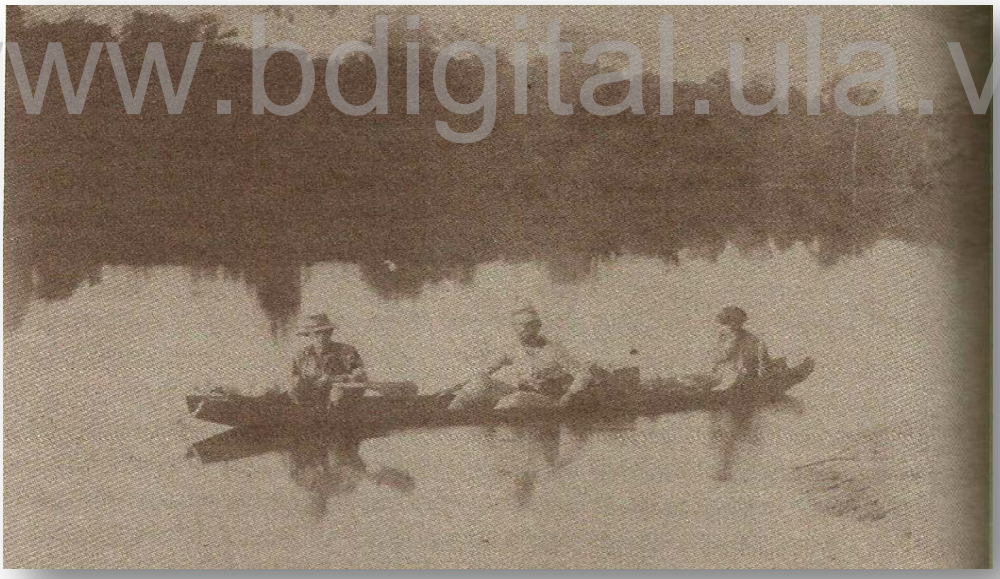


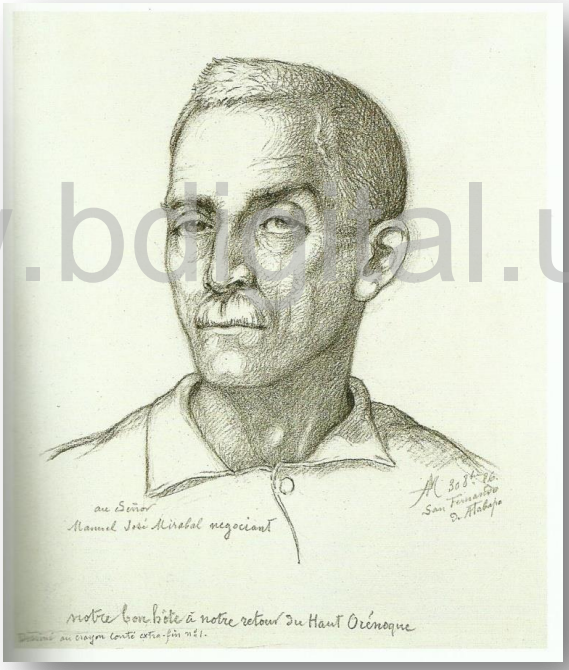
Figura 146. Curiara.
Fuente: Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*…p.374.

Mención especial merece el retrato de José Manuel Mirabal, un negociante de la época quien hacía vida en el circuito comercial de San Fernando de Atabapo para octubre

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

de 1886. Esta singularidad estuvo dada por la manera en que Morisot evaluó el accionar del Señor Mirabal en la población y la forma como ejercía sus labores y emprendimientos comerciales. En sus palabras:

> El señor Manuel José constituye una excepción, es un hombre activo que no se arredra ante el trabajo y las grandes empresas. Es dueño de una gran hacienda de caña de azúcar en la desembocadura del Guaviare en el Orinoco, en Guanayana. Allí fabrica él mismo panelas de *papelón* así como *melao* (jarabe de azúcar). Aunque es un comerciante y tiene una *pulpería* y un almacén, como la mayoría de los habitantes, también fabrica, crea, es industrioso en los hechos, en tanto los demás sólo viven de traficar, de intercambiar mercancías con los *gomeros*.[847]



www.bdigital.ula.ve

Figura 147. Señor José Manuel Mirabal
Fuente: Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*... p. 354.

Un aspecto digno de referenciar asociado al Señor Mirabal y que responde a las formas y prácticas culturales del país, lo constituyen los bailes que organizaron este

[847] Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*... p. 301.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

comerciante y una familia vecina la noche del 1 de noviembre de 1886 y al día siguiente. En ambas ocasiones, el pintor pudo hacer un reconocimiento de cómo la música popular se hacía parte de la vida nacional. Se bailaban polcas y valses venezolanos, la música se hacía con un cuatro que era acompañado por silbidos hechos con la boca, mientras que a su vez, se compartía ron, agua y dulce de lechosa.[848] En este sentido, Morisot expresó:

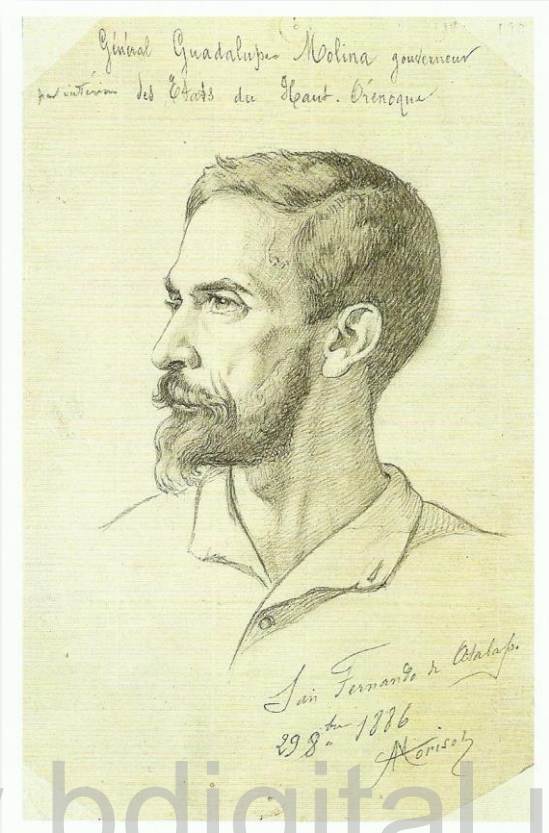
> …la orquesta está compuesta por dos músicos, uno con un *cuatro* (guitarra) y otro acciona la maraca (esta es una calabaza redonda en la cual se introducen unos guijarros y granos duros un palo que la atraviesa sirve de mango)… el maraquero, con una maraca en cada mano, agita el brazo con una rapidez extraordinaria de lo cual resulta un ruido infernal que cubre enteramente el dulce son del cuatro. Pero esto no detiene al maraquero, sigue afanándose como un poseído; además, por turnos, los dos músicos se acompañan con silbidos o cantos, repitiendo incansablemente el mismo ritmo. En cuanto a la letra, la van componiendo en el momento, ya sea sobre lo que hicieron o vieron durante el día, o sobre lo que van viendo mientras tocan su música. Las personas influyentes del lugar y los extranjeros le sirven siempre de tema. Alabaron cantando a los dos exploradores franceses que partían a descubrir las fuentes del Orinoco; hicieron votos cantando por que los indios *bravos* no los maten o se los coman y por que volvieran cubiertos de gloria…[849]

www.bdigital.ula.ve

Otro de los personajes que llamó la atención de Morisot fue su anfitrión, el General Guadalupe Molina, quien era el Gobernador interino de los estados del Alto Orinoco para 1886. Como figura de poder parecía distinguirse de sus homólogos aunque se incluía dentro de las figuras oficiales más emblemáticas de la zona. Estas autoridades se distanciaban en mucho de las figuras de poder citadinas, no obstante, realizaban un esfuerzo por alcanzar el mayor nivel "civilizatorio" para la región (Figura 148). Al dar una mirada al perfil del General Guadalupe, nuevamente se destacan rasgos criollos así como la simpleza de un hombre cuyo cargo gubernamental no se manifiesta en su investidura pero sí en su labor.

[848] *Ídem*.
[849] *Ibídem.*, p. 302.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 148. General Guadalupe Molina
Fuente: Fundación Cisneros. *Auguste Morisot, Un pintor en el Orinoco 1886-1887*... p. 72

Asimismo, el rostro de una "joven mulata", delineado en Ciudad Bolívar el 12 de abril de 1886, constituye uno de los registros más representativos realizados por el mencionado pintor en esta travesía. Este dibujo permite cotejar la presencia de la mujer en la sociedad y en la vida económica de las localidades, sobre todo aquellas que eran producto de la unión del indio y el negro, disminuida y marginada desde tiempos coloniales, una percepción peyorativa que incluso sale a relucir en Morisot, cuando en uno de los tramos de su viaje abordó una piragua junto a otras personas de "manos toscas y oscuras" a quienes describe como "semisalvajes no desprovistos de sentimientos… Dos de ellos son mestizos de indio y negro".[850] Un comentario que permite situar formas de

[850] Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*... p. 207.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

percibir la realidad en el marco de una época particular. Cabe decir que, posterior a la Guerra Federal, las poblaciones de indígenas libres fueron aún más segregadas, incluso de la misma periferia. Según Cunill Grau:

> Tanto en la Guajira como en los Llanos, Delta del Orinoco, Guayana y Amazonas los indígenas libres son mantenidos en la periferia del poblamiento criollo observándose una notoria contracción de los pueblos misionales… Además, cada pueblo de indígenas reducido se convierte en un foco de atracción de población criolla… muchos de los indios que ya residían en dichos pueblos y que iban construyendo hábitos de sociabilidad, los han abandonado, internándose de nuevo en las selvas… Igualmente grave fue la retracción y expoliación del poblamiento indígena que vivía en sus resguardos y pueblos enclavados en microrregiones de poblamiento criollo consolidado, pues la legislación republicana en este periodo no protegió a estas comunidades ni a sus tierras; así, la mayoría de los pueblos de resguardos indígenas pierden rápidamente gran parte de su expresión territorial, transformándose sus tierras en propiedades individuales enajenables, lo que posibilitó un acceso a su tenencia de parte de criollos, lo que acentuó la mestización y la pérdida de identidad.[851]

En paralelo a este proceso, la población afro se fue diluyendo con el mestizaje. "En 1839 los esclavos existentes en el país se calculaban en 49.782 habs., que representaban el 5.26% de la población venezolana"[852]. Sin embargo, en 1854 cuando se abolió la esclavitud fueron puestos en libertad 11.967 negros en todo el país, quienes posteriormente se unieron a los manumisos y se nuclearizaron en microrregiones específicas del territorio:

> En la región de Caracas se destacan los emplazados en su litoral central, Barlovento y Valles del Tuy. En la región de Valencia y Aragua los residenciados en el litoral de Ocumare y Choroní. En el Occidente del país los asentados en las microrregiones del Yaracuy, Coro, San Luís y El Tocuyo. En el Oriente del país los establecidos en Cumaná, Carúpano. En los Llanos en la subregión del Guárico en Orituco. En las principales ciudades del país pasan a emplearse en actividades diversas contribuyendo al mestizaje. El resto se reparte en pequeñas comunidades en alrededor de setenta microrregiones, quedando en algunas de ellas como pequeños islotes de poblamiento negro, en La Ceiba en Maracaibo, en el Caura en Guayana, en Estanques en Mérida. Ellos trabajan como peones en las haciendas o se instalan independientemente en pequeños conucos y en fundaciones de cacao, café u otros productos

[851] Pedro Cunill Grau. *Geografía del poblamiento venezolano del siglo XIX*. Caracas: ediciones de la Presidencia de la República, 1987, Tomo II, pp. 982-985.
[852] *Ibídem.*, p. 986.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> contribuyendo a la extensión de la frontera del poblamiento en las inmediaciones de las antiguas áreas esclavistas.[853]

La carencia de mano de obra se convirtió en una consecuencia de la prohibición de la esclavitud, generando además el abandono temporal de muchas propiedades ante la disminución drástica de la fuerza de trabajo. Este fenómeno disminuyó también el número de hombres aplicados a las actividades de cultivo, lo que diezmó la dinámica productiva de las haciendas entre 1860 y 1870. Ante dicho escenario, era necesario fomentar una corriente de inmigración, la cual, en tiempos de Guzmán Blanco fue llevada a cabo por "Sociedades Cooperadoras de la Inmigración", instaladas en las capitales de los Estados con el propósito de asegurar empleo y ubicación a los inmigrantes que llegaban al país y que se concentraban en la Casa del Inmigrante establecida en Caracas, Maiquetía y Valencia; con los esfuerzos realizados, es posible confirmar que entre 1874 y 1888 arribaron al país 26.090 inmigrantes, fundamentalmente españoles provenientes de islas Canarias y, en menor medida, italianos, franceses y alemanes.[854]

www.bdigital.ula.ve

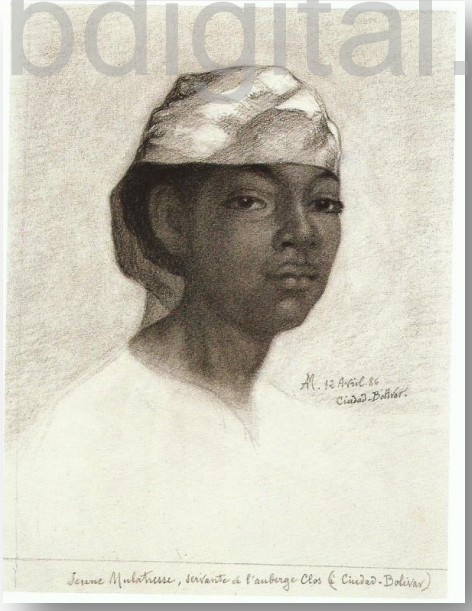


Figura 149. Joven Mulata
Fuente: Fundación Cisneros. *Morisot, Auguste. Un pintor en el Orinoco 1886-1887…*

[853] *Ibídem.*, pp. 986-989.
[854] *Ibídem.*, p. 1002.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Así, la "joven mulata" retratada por Morisot en 1886, permite comprender la continuidad de un proceso de mestizaje étnico-cultural que a lo largo del siglo XIX venezolano fue mostrando un claro incremento de los elementos de origen africano, con cierto predominio de mulatos, zambos y mestizos negros. Como contraparte, fue descendiendo "cuantitativamente el núcleo de población blanca privilegiada, es decir, la denominada «gente de sangre pura y de condición»".[855]

De esta manera, tanto hombres como mujeres formaban un cuadro que, más alla de las subjetividades de Auguste Morirot y sus concepciones estereotipadas, dan cuenta de un país que mostraba distintos niveles de hibridez cultural y diversidad social. A esta galería se sumaban las comunidades indígenas que hacian vida en la región y que aun hoy tienen una presencia marcada al Sur del terriorio nacional; formando un cuadro que entrelazaba aspectos históricos, geoculturales, demográficos y socieconómicos. En este punto el autor reconoce la distancia social que había entre la gente de esta región y cómo económicamente las personas de origen étnico se encontraban en la franja de los menos afortunados; tal es el caso de los indígenas con identidad que participaban en la dinámica comercial de entonces. Según su testimonio:

www.bdigital.ula.ve

> Antes que nuestros marineros regresen a sus tribus, hago el retrato a la *sanguina* del timonel, Nicasio Tumaki, cara de inteligente indio Baniva, tribu del Alto Atabapo. Menos envilecida que las otras, es una raza fuerte, dulce, inteligente y valiente. Entrenados desde niños a vivir del río, son excelentes marineros, deseosos de mezclarse a la civilización, pero desgraciadamente, explotados por los mercaderes que los emplean, están descontentos y Tumaki me confiesa que a pesar de lo que le gusta vivir en el río, él y los suyos se retiran a vivir en su tribu para dedicarse a la confección de chinchorros, y evitar ser maltratados, mal pagados y mal alimentados.[856]

De esta manera, cada viaje mostraba la profundidad de las articulaciones socioculturales. Los escenarios cambiaban, pero también la gente y los medios de trasporte, el drama humano se reproducía como una constante que afectaba sobre todo a los sectores subalternos. Cada retrato permite hacerse una idea de la tipología de oficios y

[855] Federico Brito Figueroa. "La población y la estructura social de Venezuela en las primeras décadas del siglo XIX". *Bulletin Hispanique*, Vol. 69, N°3-4, Bordeaux, 1967, p. 348.
[856] Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*... pp. 296-297.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

conexiones que habían con el sistema de comercio dependiente de la dinamica comercial fluvial.

Por tanto, la destreza de actores como Nicasio Tumaki — tripulante de la piragua que trasladó a Morisot desde Caicara a San Fernando de Atabapo — se fraguaba en el marco de la realidad geográfica y cultural de cada región. Los rostros registrados por el viajero francés en el sur de país, son sólo un ejemplo de lo que ocurría en el resto de la República, donde caleteros, marineros, mercaderes, mujeres de servicio, artesanos, trapicheros, agricultores, labriegos, amansadores y arrieros, entre otros, se empleban en distintas fasetas de la logística del viaje. Así, en la dinámica comercial hacían presencia distintos actores sociales, cuyos rostros no sólo representaban a las élites político-económicas del país, sino también a los sectores subalternos e historiográgicamente invisibilizadas.

www.bdigital.ula.ve

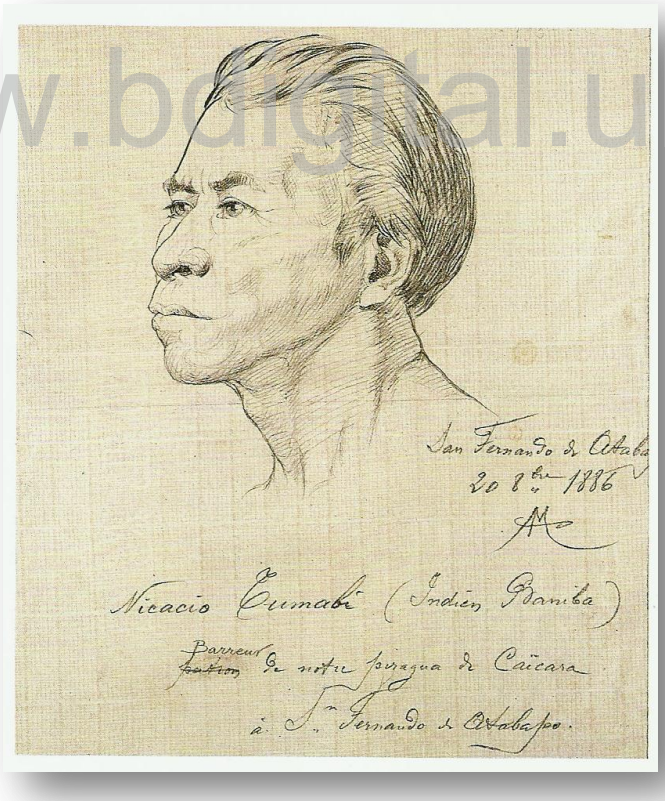


Figura 150. Nicacio Tumaki. Indio Baniva
Fuente: Fundación Cisneros (2002). *Morisot, Auguste. Un pintor en el Orinoco 1886-1887.* Caracas: Planeta.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



www.bdigital.ula.ve

Figura 151. Popurito. Indio Guahibo
Fuente: Fundación Cisneros. *Auguste Morisot. Un pintor en el Orinoco 1886-1887*…

4.2 Viajes comerciales: economía y cultura

Las labores agrícolas exigen la participación ineludible del ser humano, desde la inversión para el cultivo, como para la recolección, preparación y clasificación de los productos que son seleccionados para la venta en los mercados. Esta condición se ve comúnmente afectada en contextos marcados por procesos bélicos, debido a que la fuerza de trabajo es reorientada a las acciones de guerra, generando un decaimiento en la producción de alimentos e impidiendo colateralmente el desarrollo socio-económico. Tal fue la situación de Venezuela tanto en el proceso de independencia como en la Guerra Federal.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

A comienzos de la segunda mitad del siglo XIX, el sector agro-productivo venezolano no se encontraba en un buen momento, se vivía bajo la amenaza permanente de revueltas y escaramuzas que generaban inestabilidad política y social, mientras que los gastos a la guerra propiciaban aún más la pobreza. De hecho, las confrontaciones armadas interrumpían notablemente las labores de comercio y disgregaban el intercambio cultural. Por ende, se puede decir que el país atravesó una crisis estructural que, en términos económicos, alteraba drásticamente los precios de las mercancías y acrecentaba las dificultades de transporte, pero que en términos cultural catalizó cambios en todos lo ordenes de la vida de las poblaciones afectadas. No obstante, gracias a las bondades climáticas propias del trópico, así como a las potencialidades productivas de cada región, la economía agroexportadora se fue desdoblando hasta alcanzar una actividad mercantil modesta que sirvió de base para el progreso material y cultural del país.

Con el establecimiento de las casas comerciales, ya fuera con bandera del Reino Unido, Francia, Italia, Córcega, Alemania o Estados Unidos, hizo que el factor comercial ubicara a Venezuela como una plaza con un potencial significativo en Suramérica, lo que dio lugar a la consolidación de cadenas comerciales que dinamizaban la circulación de productos agrícolas, ganaderos y mineros con mercados estables en el exterior. Las rutas mercantiles se consolidaron progresivamente y se fueron rotulando en la cartografía de la época, además, fueron integrando circuitos locales a un nivel microhistórico.

www.bdigital.ula.ve

Las principales ciudades y los puertos se erigieron como centros nodales, por lo que el tránsito de rubros se hizo parte del paisaje, ya fuera en tierra, por los ríos o en las costas del país, ocupando un lugar de interés internacional importante. Las estampas geoculturales de la Venezuela agrícola incluidas a lo largo de este trabajo de investigación, permiten mostrar la diversidad de las mercancías y de los tipos de comerciantes que circulaban en el país como parte de un gran tejido comercial: en España y Francia esperaban el cacao, en Alemania el café, en los Estados Unidos los cueros de res, añil, café y azúcar. Por su parte, Gran Bretaña acopiaba el algodón y el azúcar, Dinamarca recibía el Tabaco y las Antillas inglesas el ganado vacuno. Toda una afanosa red comercial que apuntalaba las bases del anhelado progreso.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

La importación progresiva de nuevos productos alimenticios en las últimas décadas del siglo XIX, trascendió la centralidad y se expandió hasta los sitios más apartados del país. Este fenómeno tuvo impacto en la sensibilidad de los gustos del venezolano, ya que casas comerciales como J. B. Dalla-Costa e Hijo ubicada en Angostura, por ejemplo, ofreciera artículos provenientes de Norteamérica, España, Alemania, Martinica y San Thomas, entre estos:

> Vino dulce y seco de Málaga; Pasas en medias cajas; Tabaco hueva; confitura de piña; quesos de Flandes y de patagrás; Harina de patente de la nueva cosecha en medios barriles; Arroz de Carolina; Galleticas de leche; Mantequilla; Soda y dulce; Salchichones de Brunswick; Bacalao; Comino; Anís en grano y esencia; Mantequilla en potes grandes y chicos; Jamones de Westfalia, de primera calidad; Fideos en cajas y medias cajas; Aceite en botellas y frasquitos y botijuelas; Vino moscatel y tapa-larga; Manteca fresca francesa, en barriles.[857]

La pasta, plato con una carga histórica que llega de Asia a Italia y que se asume como italiana, entró como uno de los alimentos de mayor aceptación en Venezuela. Su asimilación se inició con la participación activa de casas comerciales de italianos[858] a mediados del siglo XIX, las cuales — en términos de Cunill Grau — generaron grandes cambios en la geografía del consumo, trastocando los hábitos alimenticios en cada urbe del territorio. A los italianos también se debió la llagada de licores dulces, aceitunas, queso, salchichón, bizcochos, aceite de oliva, frutas confitadas y sardina enlatada. No obstante, la rápida popularización de los tallarines, fideos, macarrones y pastina glutinada, conllevó la instalación de fábricas de estos productos en el país durante las dos últimas décadas decimonónicas. Otro producto de asimilación masiva proveniente directamente de los intercambios con italianos fue el *gelato*, de gran notoriedad debido a la instalación de

[857] Luis Roncayolo. *El río Orinoco y sus afluentes. Navegación, industria y comercio desde 1818 hasta 1920*. Caracas: Tipografía Cosmos, 1934, p. 22.

[858] Entre las casas comerciales italianas conectadas a la dinámica de importación y exportación con Venezuela en el siglo XIX, es posible nombrar las de Pellegrino & Figli; Gaetano Daddi; Tomasi; Portoferraio; José Robersi y Federico Pomasca.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

heladerías como las de Tomasi en las principales ciudades del país; con un impacto visible además en la redefinición de la arquitectura adyacente a las plazas.[859]

El período que va de 1870 a 1888 marca un lapso de tiempo que recoge la idea de progreso "como no se había dado hasta entonces a todo lo largo de ese tumultuoso siglo de la política venezolana".[860] Más tarde, el destino político del país terminará en manos de los andinos, quienes no tendrán la sutileza francesa de Guzmán, ni la "campechana bonhomía" a la que se refiere Mariano Picón Salas al hacer mención de la actitud del General Joaquín Crespo, sino más bien actitudes extrovertidas sin dejar de lado el ideal del progreso enaltecido por Occidente. Sin embargo, esta actitud generaba ciertas contradicciones dignas de mención que pueden verse en los estudios relacionados con las formas de gobierno de la época, pero que incidían en la vida de las personas. Como lo ha expuesto Arlene Urdaneta, hubo intereses y rivalidades regionales en Venezuela que son necesarias de conocer a la hora de evaluar tan complejo proceso histórico:

www.bdigital.ula.ve

> En el Septenio (1870 - 1877), el choque entre los diversos grupos de poder se hizo más patente debido al alcance de las medidas tomadas por el gobierno central: en este primer período se aprobó, entre otras disposiciones, el cierre de las aduanas de Maracaibo en el estado Zulia, y La Vela en el estado Falcón para el comercio marítimo con el Caribe. La concentración de las actividades agroexportadoras del occidente de Venezuela en Puerto Cabello favoreció el control de los ingresos fiscales y la gobernabilidad del país.
>
> Estas disposiciones generaron un significativo impacto en las regiones afectadas, particularmente en el Zulia, donde el puerto de Maracaibo había liderado la actividad comercial y financiera de una amplia zona fronteriza vinculada más con el Caribe que con el resto del territorio venezolano; espacio social que durante centurias había articulado los intereses de productores, comerciantes, navegantes, financistas de la cuenca del Lago de Maracaibo, Andes venezolanos (actuales estados Trujillo, Mérida y Táchira), áreas productivas del departamento de Santander en Colombia y territorio de la península binacional de la Guajira.[861]

Igualmente señala:

---

859 Pedro Cunill Grau. *La presenza italiana in Venezuela*. Torino: Fondazione Giovanni Agnelli, 1996, pp. 167-168.

860 Néstor José Rivero. "La idea de progreso durante el período guzmancista. 1870-1888". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 35, Año 9, Caracas, 1991, p. 279.

861 Arlene Urdaneta Quintero. "Intereses y rivalidades regionales en la Venezuela Caribeña". *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N° 4, Año 2, Barranquilla, 2006, pp. 2-3.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> Las repuestas de varios colectivos sociales al cierre del puerto de Maracaibo fueron diversas, en el Zulia las protestas de negociantes locales y extranjeros, políticos, navegantes, marineros, productores y pueblo común no se hicieron esperar. En los Andes venezolanos, la medida representó una posibilidad para liberarse del control comercial y fiscal impuesto por la ciudad-puerto de Maracaibo desde el período monárquico; por su ubicación estratégica en el cuello del amplio Lago, este se convirtió en una autopista lacustre para la exportación de miles de cargas de café, entre otros rubros, e importación de materias primas y bienes procedentes de Europa y Norteamérica, que por el Caribe llegaban a tierras interioranas de l Venezuela profunda.
> La medida centralizadora de Guzmán Blanco fue un valioso recurso político para someter al estado Zulia, debido a su amplia tradición contestataria, luchas autonómicas y amenazas separatistas.[862]

En el marco de ese estudio, que se pudiera señalar como introductorio para una fase de investigación más amplia y delimitada por regiones históricas, queda claro que la confluencia de factores como la instrucción pública, el incentivo empresarial, la atracción de capitales, la unificación del país por medios técnicos y sofisticados y el fomento de la presencia de los ferrocarriles reconocida como la "fuerza civilizadora del vapor", entre otros, tendrá un lugar de primer orden en los cambios culturales de las regiones, sobre todo durante la época de Guzmán Blanco.[863] El anhelo de progreso contó para entonces con la presencia de una intelectualidad venezolana agrupada por intereses articuladores y que mantenía una mirada civilizatoria propia de su tiempo. Guzmán promovió el referente civilizatorio francés en todas sus formas, desde su manera de comer y vestir hasta su concepción ornamental citadina; desde su culto a la personalidad hasta la simbología técnica del riel entrelazando economía y cultura. En sus palabras: "en los tiempos del siglo XIX que alcanzamos, no puede serse pueblo civilizado, sin un ferrocarril siquiera."[864] En palabras de Néstor José Rivero:

> La historia de la idea de progreso en la Venezuela del siglo XIX puede ser definida como la historia de la búsqueda de un rumbo, de una identidad a partir de la cual empinarse la nación, dentro de una vasta confluencia de intereses pugna. La fragilidad cultural y la hasta ese momento débil cohesión

862 *Ibídem.*, p. 3.

863 Consúltese: Napoleón Franceschi G. y Freddy Domínguez. *Antología Documental. Fuentes para el estudio de la historia de Venezuela 1776-2000*. Caracas: Universidad Metropolitana, 2020, pp. 327-358. Apartado titulado "Venezuela bajo la autocracia de Antonio Guzmán Blanco y la dominación del Partido Liberal Amarillo, 1870-1899".

864 José Rivero. "La idea de progreso durante el período guzmancista. 1870-1888"… p. 284.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

> social, en un territorio donde por una parte una minoría detentaba la propiedad de las tierras productivas y el saber, mientras que grandes masas ansiosas de mejores condiciones de vida se veían impulsadas a una dura batalla por el igualitarismo, puede explicar de alguna manera el fracaso de los ensayos de de la idea de progreso adelantados durante ese tumultuoso siglo de la historia venezolana (e hispanoamericana en general).[865]

Pero, al margen de estos anhelos, el periodo encerró un conjunto de dificultades propias del contexto agroexportador. Entre 1873 y 1889 Venezuela atravesó una crisis agrícola que se hizo sentir en todo el país.[866] Claro está, este fenómeno no se circunscribía exclusivamente al factor foráneo, las consecuencias de décadas de acciones militares y devastación e inestabilidad tributaron para que se dieran estas condiciones. Por tal razón, no hay que perder de vista cómo las regiones con sus rasgos históricos particulares hicieron frente, cada una a su manera, a esta situación. Los espacios más difíciles de penetrar y desentrañar eran los más afectados, pero aun así los viajes no cesaron y vitalizaron la vida de las comunidades allí asentadas. Desde una perspectiva microhistórica se hace necesario no perder la mirada de conjunto, ya que es la única forma de prever cómo muchos grupos humanos asentados en espacios del interior de la república también formaron parte de una encomia mundial oscilante.

www.bdigital.ula.ve

4.3. La Venezuela agroexportadora y la hibridez cultural de una época

Al decir que cada región poseía *vínculos culturales microhistóricos*, se busca hacer notar que el contexto espacio-temporal, político-económico y socio-cultural se fue tejiendo desde abajo, a partir de una caracterización que definía una realidad histórica integral, engranada inclusive con otras de América Latina. Por esta razón, los viajes muestran por su naturaleza la irrupción en el espacio físico de experiencias vividas, que testimonian la acción transformadora del hombre sobre un medio geográfico específico durante un tiempo determinado, no sugiere rupturas bruscas, sino más bien procesos complejos que se manifiestan de distintas maneras, detectables en un período de mediana duración.

[865] Néstor José Rivero. "La idea de progreso durante el período guzmancista. 1870-1888"… p. 287.

[866] Aníbal Arcondo. "La crisis de la agricultura venezolana durante el periodo 1873-1889." *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 20, Año 5, Caracas, 1988, pp. 381-395.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Cada viaje asentaba una aproximación a la realidad heterogénea del país debido a la necesidad de establecer formas de movilización comercial. Los paisajes recreados en imágenes fueron el resultado de un proceso histórico hibrido, donde predominó una regionalización que daba cuenta de una unidad geopolítica pero que estaba determinada por una diversidad evidente. La evolución de muchas ciudades se llevó a cabo a partir de experiencias comunitarias complejas que no reconocían necesariamente límites espaciales fijos, es decir que las ciudades comenzaron a mutar en la medida en que el ser humano hizo frente a nuevas realidades y, por ende, decidía ajustar sus prácticas socio-culturales.

Las identidades culturales resultantes fueron en parte el reflejo de estos procesos. Sin duda, en la actualidad se cuenta con una demarcación político-administrativa distinta a la del período 1864-1914, pero los aspectos culturales muestran que cada espacio presentó en su parte vital un devenir gradual propio, haciendo de éste un reservorio de culturas con prácticas, imaginarios, representaciones, significaciones, modismos y maneras disímiles de percibir el mundo. Ya sea que se hable del oriente, occidente, centro o sur del país, las relaciones entre una historia macro y una realidad microhistórica es notoria, y en sus confusos "límites" se estrecha aun más la relación intercultural por medio de matices complejos. Mientras más se adentra el historiador de la cultura a los recovecos del país que se fragua entre 1864 y 1914, más se da cuenta de la complejidad que existía en estos espacios microhistóricos transformados por el tiempo.

www.bdigital.ula.ve

Por tanto, se identifican contextos locales, regionales y nacionales que imbrican acciones culturales, lo hibrido cultural proviene así de las formas de vida que se desarrollaron en diversos territorios y se entrecruzaron en distintos momentos y lugares de manera caótica y menos ordenada, producto del creciente tráfico de ideas, objetos y formas de actuar de sus actores. No se trata de una mezcla que generó un resultado homogéneo, sino múltiples heterogeneidades que se corresponden con casos concretos que se pueden rastrear desde una perspectiva histórico-cultural. El proceso dinámico de re-composición cultural fue incentivado y expuesto al mundo a través de encuentros e interacciones,[867] por

[867] Calzadilla, Pedro, Mireya Dávila, Luis Adrian Galindo Castro y Adolfo Erns. *La exposición Nacional de Venezuela en 1883.* Caracas: Centro Nacional de Historia, 2009.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

lo que los viajes fueron en sí mismos un factor de impacto cultural; catalizadores de maneras directas e indirectas de hibridez cultural.

Los viajes comerciales se enmarcan en el modo de producción capitalista de la época, pero también dentro de las singularidades culturales del país en su devenir. Si bien, no se ha hecho una crítica al capital foráneo en un sentido marxista, de la cual ya otros se han ocupado, se hace notar que lo ocurrido impactó notablemente en la manera como se fue arando un escenario cultural multidimensional que encuentra su desembocadura histórica en el presente. El capitalismo con toda su carga occidental contribuyó a la consolidación de ejes de comercio y dinamizó los desplazamientos, por ende, fungió como un factor delineador que no puede obviarse o anularse a la hora de estudiar el perido que va de 1864 a 1914.

Además, lo presentado no es un caso enteramente venezolano, es un fenómeno que afectó a toda América Latina (y al mundo) en distintas formas. Por ello, al analizar las distintas esferas de desarrollo de cada eje abordados de forma panorámica en el capítulo III, es posible observar prácticas, rasgos y expresiones que los identifican. De esta forma, cada eje tuvo en sí mismo un vínculo local, regional, nacional y global inseparable (de conjunto) conformando una organización interna y cercana que se enlazó con una exterioridad relativa y distante.

www.bdigital.ula.ve

La cultura ha estado moldeándose constantemente en la medida que lo propio se confrontaba con lo foráneo y recíprocamente se intercambiaban ideas, palabras, acciones y productos que materializan una manera de entender el mundo. Desde una peineta sevillana o un perfume francés en Coro, hasta un machete o un cuchillo inglés en los Llanos. Cada objeto representaba un modo de vida. Toda producción foránea, pasaba luego a una apropiación cultural local que cobraba un nuevo matiz y una nueva simbología.

Cada espacio contó con recursos naturales distintos, estructuras agrarias diferentes, formas de apropiación de la tierra disimiles, aplicación de fuerza de trabajo variadas y vías de comunicación dispares, al mismo tiempo que tuvieron presencia de capitales extranjeros y agentes variados que con su comportamiento influyeron en el marco cotidiano. Estos vínculos impulsaron una relación centro-periferia y ciudad-campo que no solo fue

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

económica sino cultural. Esto lleva a reconocer un desarrollo que combina distintos elementos. Las sociedades que se vincularon a los ejes de desplazamiento desarrollaron formas recreativas, costumbres, tradiciones, expresiones populares, modas, léxicos y religiosidad, entre otros, que singularizaron los territorios pero que se vio trastocada por las migraciones. La existencia de periódicos y revistas dan testimonio de estas hibridaciones, los registros departen de todo aquello que era el país y cómo se intensificaba su realidad con el paso de los años. De hecho, la arquitectura y el urbanismo de estas localidades, son factores que manifiestan ampliamente estos cambios.

La dinámica comercial de exportación agrícola puso en la balanza una diferenciación entre un alto y bajo comercio, pero también entre las familias y los sectores sociales. La actividad mercantil alcanzó un gran prestigio, al punto de ubicar en el tablero de la sociedad venezolana a nuevos actores que hicieron de sus áreas de influencia un teatro de operaciones familiares y generacionales que se cristalizó en el reconocimiento de nombres y apellidos. Con el tiempo, las modestas firmas comerciales dedicadas a la exportación e importación alcanzaron una aceptación internacional tan notoria que sus denominaciones pasaron a ser sinónimo de prestigio y posición social.

www.bdigital.ula.ve

Las casas comerciales constituyeron un factor de fomentó del hibridismo cultural, el perfil que desarrollaron los comerciantes decimonónicos ampliaron la manera en que se había asumido esta labor en el contexto colonial hispanoamericano, ya que estos se acercaban más a una burguesía incipiente que tenía su riqueza en el comercio, la banca, los seguros y las novedades industriales del país en curso. Además, al hacer inversiones importantes en áreas como la electricidad o el transporte, impulsaron las primeras muestras de modernidad real en áreas particulares del territorio nacional pasando del caballo a la locomoción.

Con el tiempo, sectores como la ferretería, la quincallería, los víveres y los productos relacionados con los frutos de las regiones, comenzaron a cobrar un mayor auge. Algunas casas se especializaron en la exportación de café pero también en las importaciones de rubros como los textiles, lo que incidía en las formas culturales de percibir la cotidianidad. Gradualmente los estados federales comenzaron una difícil pero

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

asidua recuperación, si bien la producción de cacao declinó, el alza del café facilitó que los británicos, franceses, alemanes, italianos y sefarditas, así como los norteamericanos, se interesaran por invertir y quedarse en Venezuela lo que incidió en la cultura de las regiones donde se asentaron y se desarrollaron. Además, el comercio acercó a los productores del país a las firmas mercantiles impulsando una relación cada vez más íntima.

Si bien la discusión sobre los verdaderos beneficios de este sistema es un tema espinoso, agricultores y comerciantes se vieron involucrados en una relación necesaria. El gobierno requería de "musculatura económica", y la gente del común escapar de la miseria, como lo señala la fabula que sirve de epígrafe principal de esta tesis doctoral. Lo más conveniente era hacer usufructo del suelo más allá de la simple actividad de supervivencia, lo que hizo que tras la Guerra Federal el sector mercantil no sólo se relacionara con el sector medio y subalterno del país, sino que se fusionara con las élites criollas para fortalecer sus lazos y consolidar una economía nacional emergente.

Fue así como el café se convirtió en todo un símbolo. Las cargas llegaban a los depósitos de las casas de comercio procedente de las unidades de producción de distintas regiones del país, siendo seleccionada y clasificada para asegurar la calidad del producto, pero al mismo tiempo se desarrolló un cultura cafetalera que modificó el paisaje, las formas de actuar y las maneras de asumirse como parte de una determinada región con un cierto grado de riqueza. El aroma, las características del grano, tamaño, color y forma, era preocupación constante, teniendo el café "descerezado", una forma inusitada.

www.bdigital.ula.ve

De tal forma, las acciones que contradecían las lógicas del hombre del "viejo continente" en los siglos pasados, pasaron a ser parte de la realidad americana en una nueva etapa, la de la república moderna. A pesar de que aun se manejaban prejuicios, la gente, sus costumbres, medios y manifestaciones públicas más elocuentes no desaparecieron; hibridaron. Muchos viajeros comerciales pusieron su mirada en los intereses económicos, pero tuvieron que hacer frente a la diversidad, lo que permite pensar que hubo contrastes importantes entre los distintos tipos de viajeros que llegaron a Venezuela al cierre del largo siglo XIX.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Productos alimenticios elaborados, así como vestidos, calzados y herramientas para las incipientes y modernas empresas que apuntaban a una industria fabril y no artesanal marcaron a cada región del territorio. Al lado de aspectos como la intención británica de apoderarse de la Guayana venezolana o el intento de los alemanes de ocupar espacios geoestratégicos en América del Sur y El Caribe, se hace necesario ensamblar las piezas del *puzzle* que configuró el escenario venezolano agroexportador antes de la entrada del país al gran mercado petrolero mundial en el siglo XX.

Sin embargo, ocuparse de un periodo de mediana duración que entreteje lo más recóndito del país con la mundialidad, exige un cambio de percepción de los bienes comerciales y su influencia. Como contraparte, la noción de "productos culturales" permite articular el tiempo y el espacio con la economía, así como con otros aspectos de orden político y valores sociales nacionales de primer orden. Como escribió Mariano Picón Salas:

> La Guerra Federal había arruinado hasta tal punto el país, que el gobierno de Falcón, entre otros árbitros financieros, debió negociar en Inglaterra el vergonzoso empréstito de 1863 por dos millones de libras esterlinas, uno de los más inicuos que se recuerden en nación alguna: El Gobierno se comprometía ante los prestamistas británicos a "hipotecar la parte libre de las importaciones de La Guaira y Puerto Cabello o la totalidad de los derechos de importación de las demás aduanas de la República, o la renta de exportación de algunas o de todas las aduanas del país, pudiendo también dar en garantía cualesquiera otros bienes o propiedades nacionales". Y un símbolo un poco triste, acaso caricaturesco, de la miseria a que había llegado el país en esos años, es el catálogo de los artículos venezolanos exhibidos en la Exposición Internacional celebrada en Londres en 1862. Entre otras cosas modestas y miserables, muestras de mediocridad y derrota, se exponen unas **"frutas en cera; tres totumas, dos sin adorno y una pintada; un pañuelo de bolsillo; una hamaca fabricada en Margarita; raíz y extracto de zarzaparrilla; unos cueros de cabra de Coro; unos botes de guayaba; naranjas y camburitos pasados, y unas muestras de caraota, dividive, maíz y tapiramos".** Lo poco que nos había dejado la tormenta; los signos de un país que parecía retornar al estado de naturaleza.[868]

www.bdigital.ula.ve

Por tal razón, se hace necesario aproximarse cada vez más a las formas en que el país transitó desde el final de la Guerra Larga hasta comienzos del siglo XX, ya que como

[868] Mariano Picón Salas. *Suma de Venezuela*. Caracas: El Perro y la Rana, 2007, p. 19. (El subrayado es nuestro).

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

lo evidencia Salas, entre la economía y la cultura se deja vislumbrar la radiografía de un país que cabalgó desde el fondo de su penuria hasta el pináculo petrolero.

El cierre de este estudio se ha situado en el año de 1914 debido a que para ese momento Venezuela consolida su perspectiva como territorio con reservas de crudo, lo que se verá confirmado con la presencia cada vez más sólida del capital internacional relacionado con el ramo. Asimismo, porque Venezuela no estará exenta desde entonces de los grandes cambios mundiales. Además, 1914 marca el comienzo de la Gran Guerra (1914-1918), un hecho histórico que transformó las relaciones con los países europeos y definió el nivel de acercamiento con los EE.UU., potencia que ejercerá una influencia cultural categórica desde entonces hasta nuestros días.

Se podría decir, como lo expone la placa que conmemora la presencia del pozo petrolero Zumaque 1 en el Zulia, que ese año el país se vinculó a los hidrocarburos y de esa manera la industria petrolera se incorporó "al progreso de Venezuela". Sin embargo, lo más importante es que se inició de forma gradual una nueva era comercial para el país. Los nuevos viajeros serán geólogos y experimentados ingenieros que buscarán otra vez en las entrañas de la tierra venezolana el nuevo rubro de exportación que demanda el mundo: el petróleo. Un elemento que desdoblará y hará silente el proceso agroexportador, forjando perentoriamente una nueva, singular y vigorosa Historia, la de la *cultura petrolera.*

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

www.bdigital.ula.ve

CONSIDERACIONES FINALES

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Al término de la investigación, se hace necesario presentar algunas consideraciones finales, las cuales responden a la perspectiva epistemológica, teórico-metodológica e historiográfica enunciada inicialmente. Luego de una profunda reflexión sobre los aspectos fundamentales para el desarrollo de un trabajo histórico-cultural, así como después de haber considerado los aportes de autores y obras relacionadas con la historia de la cultura en América Latina en general y en Venezuela en lo particular, hemos asumido con un profundo compromiso la necesidad de realizar contribuciones en este campo del conocimiento. Por consiguiente, se presentan las siguientes conclusiones:

1. El abordaje del género de los viajes y viajeros desde la perspectiva de la historia-cultural latinoamericana, exige asumir de forma sistemática y rigurosa la importancia que tiene el reconocimiento de los distintos ángulos de la realidad histórica. Este ejercicio subraya no solo la relevancia de la "historiografía como conciencia histórica", como la llamó Carlos Rama,[869] sino el valor que tiene la historiografía crítica y los aportes de la historia regional y local para los estudios interdisciplinarios que demanda el siglo XXI. A esto se suma una revaloración de la microhistoria como corriente historiográfica que admite la articulación de aspectos culturales en un cambio de escala que hace visible la complejidad de los procesos humanos sin desentenderse de las historias generales.

2. El estudio presentado toma en consideración dos hitos históricos dentro del devenir del país: en un extremo, la promulgación de la Constitución Federal (1864) y en el otro la aparición del pozo petrolero Zumaque 1 en el Zulia (1914). El primero se considera un hito que encierra aspectos profundamente políticos, el segundo económicos, lo que significa que tanto la política como la economía forman parte ineludible del análisis. No obstante, entre uno y otro se presenta un universo de aspectos socioculturales por redescubrir; por tanto, las reflexiones han apuntado a la visibilización y revalorización historiográfica de estos últimos, considerados como una parte sustancial del devenir de Venezuela.

[869] Carlos Rama. *La Historiografía como conciencia histórica*. Barcelona (España): Ed. Montesinos, 1989.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

3. El proceso histórico venezolano tiene en el siglo XIX una etapa definitoria en el marco del surgimiento del Estado-nación moderno. El proceso independentista y la Guerra Federal constituyen momentos estelares de la vida nacional. No obstante, el reconocimiento del período 1864-1914 como un contexto temporal marcado por la agroexportación, obliga no solo a examinar la perspectiva historiográfica de corte positivista y marxista, sino situar aquellos aspectos de orden social y cultural presentes en escalas microhistóricas cuyos vínculos humanos constituyen de manera dinámica los procesos de constitución de la realidad, incluyendo enfoques objetivos y subjetivos; es decir histórico-culturales. En consecuencia, a la hora de estudiar el país que se fraguó durante esos cincuenta años, resulta esencial reconocer la participación tanto de nacionales como extranjeros, comunidades subalternas y élites sociales desde una perspectiva crítica, ya que en la construcción de las identidades culturales que fueron dando forma a las distintas regiones del país, la hibridez cultural es susceptible de análisis y sus derivaciones pueden observarse en la realidad actual.

www.bdigital.ula.ve

4. La estructura del viaje implica la conjunción de múltiples elementos. El viaje ha sido visto por la historiografía venezolana como un tema menor, cuando no complementario, en contraste con las temáticas políticas, bélicas y económicas. Por tal razón, se hace necesario definir el viaje como una actividad humana en la que se engranan distintos elementos, cuyo análisis permite comprender a mayor profundidad la realidad socio-cultural y el impacto político-económico de los desplazamientos comerciales. Cada viaje comercial decimonónico enmarcó la participación de distintos actores en contacto directo con los elementos de su entorno y en momentos disimiles, lo que hace del acto de viajar un tema de orden histórico *per se*.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Viajar ha sido una actividad humana que se desenvuelve en los contextos de la participación social y no solo individual. Los distintos sujetos históricos involucrados se van entrelazando con la política de la época, las formas de producción, la estratificación de la población y las distintas expresiones culturales que hibridan con el paso del tiempo, demandando estudios históricos con perspectivas científico-sociales interdisciplinarias cada vez de mayor amplitud. En concordancia, compartimos la apreciación de Peter Burke cuando escribe: "Si aprendiéramos a utilizarla, la literatura de viajes estaría entre las fuentes más elocuentes de la historia cultural".[870]

5. Los casos de las regiones estudiadas permite evaluar el alcance de los viajes comerciales en Venezuela durante el siglo XIX. En estas regiones históricas, se han podido detectar múltiples componentes que no responden únicamente a la idea de desplazamiento, sino que forman parte de un fenómeno que envuelve cualidades humanas, cotidianidad, elementos macroeconómicos, comercio y cosmovisiones. Esto implica que el viaje comercial, tal y como se ha expuesto, se mueva en una escala macro-micro/micro-macro, dentro del proceso histórico venezolano, dando como resultado que distintas formas culturales se encuentren de manera gradual: convicciones, ideas, palabras, acciones, formas de relacionamiento, reconocimiento del otro y manifestaciones inherentes a la vida en comunidad.

www.bdigital.ula.ve

Estos viajes no solo dan cuenta de lo geográfico y cronológico, de los beneficios económicos y su relación con el poder, sino que exponen, ante la mirada del investigador, elementos asociados a la identidad, los imaginarios, las representaciones socio-simbólicas, las prácticas, las significaciones y la percepción del drama humano. El resultado es un tejido multidimensional marcado por la hibridez cultural.

[870] Peter Burke. *Formas de historia cultural*. Madrid: Alianza Editorial, 2000 p.127.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

6. La tesis "combate", en el sentido de Lucien Febvre, la fragmentación del conocimiento y expone una mirada de conjunto de la realidad venezolana durante el período en estudio a partir de un ejercicio analítico. Al abordar los aspectos relacionados con la cultura, se hace obligatorio integrar y no desintegrar la vitalidad de una época. Poner en diálogo los distintos ángulos que asedian un hecho histórico es un reto, sin embargo, en este estudio se ha buscado apreciar la posibilidad de acercar lo lejano, agregar lo disgregado y vincular lo que está disperso, con la intención de que el aporte intelectual no desfigure el proceso en su amplitud, sino que lo recomponga a partir de las opiniones de distintos autores, obras, prensa nacional y documentos de archivo. Los resultados de un esfuerzo como este llevan a entender que en la construcción de un país no existe, ni existirá, una concepción unidimensional de la cultura, por el contrario todas las culturas son tributarias de otras; son en sí mismas expresiones multidimensionales dinámicas y cambiantes.

www.bdigital.ula.ve

7. El estudio ha permitido ubicar y seleccionar una historiografía amplia en torno a la idea del *viaje* como acción humana en el contexto de la Venezuela agroexportadora. De manera integral y aproximada, se han considerado los valiosos aportes de connotados investigadores que desde la historia nacional, regional y local han situado, analizado y expuesto aspectos relacionados con la temática. Esta mirada historiográfica queda evidenciada en la bibliografía consultada y constituye en sí misma una posibilidad de apreciar el *estado de la cuestión* respecto a un tema que abre su vértice hacia una perspectiva interdisciplinaria, la cual considera en extremo valioso el diálogo entre la Historia y otras disciplinas (geografía, antropología, sociología, economía, ciencias políticas, historia del arte, sicología social y ecología, entre otras), estimulando una aproximación seria al objeto de estudio, dentro del contexto epistemológico e historiográfico que demanda el tiempo actual.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

8. El resultado final de esta investigación ha permitido establecer un panorama orgánico de los viajes comerciales en Venezuela entre 1864 y 1914. Luego de abordar cada una de los ejes de desplazamiento de manera sucinta, se ha intentado reconstruir una "imagen de conjunto" del tema-problema, la cual, integra los escenarios geohistóricos del país, teniendo como objetivo visibilizar la urdimbre cultural que vertebró las acciones humanas que hicieron posible la consolidación de dinámicas comerciales locales, regionales, nacionales e internacionales, cuyo impacto trastocó las formas de vida y el imaginario nacional.

9. Este estudio histórico-cultural representa el culmen de un proceso que comenzó con los estudios de pregrado en Historia, continuó con los estudios de Maestría en estudios sociales y culturales y se profundizó con los Estudios Doctorales en Ciencias Humanas, consolidando así nuestra línea de investigación, *Viajes, interculturalidad y vida material en Venezuela (S. XIX y XX):estudios histórico-culturales,* lo cual sienta las bases para futuras investigaciones históricas con una mirada interdisciplinaria, teniendo como fundamento la cultura.

www.bdigital.ula.ve

10. Esta tesis doctoral representa un aporte que busca ser útil en dos sentidos: 1. Como investigación que se asienta sobre la reflexión crítica acerca del oficio del historiador en nuestro tiempo; y 2. Sobre la posibilidad de demostrar que en el campo de la Historia no hay temas nimios, que todo acto que involucra al ser humano en un espacio-tiempo determinado es complejo y, por ende, digno de ser considerando y examinado por parte de investigadores con perspectivas no gremiales de la disciplina, sino en diálogo constante con los distintos campos del saber. Si bien esta es una mirada aproximada al problema, abre nuevas rutas de investigación más delimitadas, pero, como se ha de suponer, la apertura de estas líneas de trabajo solo es posible si se cuenta con una mirada de conjunto que siente las bases de manera solida. Esta tesis representa la piedra angular de futuras investigaciones que permitan ahondar en la temática planteada.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Finalmente, la perspectiva histórico-cultural latinoamericana que ha servido de punto de apoyo para esta investigación, busca revalorar la importancia de pensar desde nuestras propias realidades, no solo como país, sino como parte de un hemisferio que está unido en gran medida por una historia cultural común, con identidad y presencia en el mundo. Un continente que muestra su hibridez cultural como una forma de ser, actuar y relacionarse dialógicamente con las generaciones presentes y futuras, reconociendo las corrientes de pensamiento histórico que han cumplido con su proceso predecesor y que ahora demandan renovados enfoques historiográficos; siguiendo las palabras siempre orientadoras de un venezolano universal, Mariano Picón Salas, quien ya en su discurso de recepción en la Academia Nacional de la Historia de Venezuela en 1947 señaló el camino:

> …conviene pensar un poco en los rumbos posibles de una futura historiografía. No se trata de disminuir lo que cumplió, a veces magistralmente, nuestra literatura histórica, sino de completarlas con otros puntos de vista, con nuevos métodos de investigación. Junto a la historia militar y política, preferente trabajo de nuestros historiadores durante el siglo XIX y primeros años del vigésimo, ya vemos surgir como otra cara del problema una Historia económica y una Historia Cultural.[871]

www.bdigital.ula.ve

Por consiguiente, si este trabajo suma modestamente elementos al debate sobre la importancia de la historia cultural latinoamericana y la historia de la cultura en Venezuela, así como sobre el papel de los viajes comerciales en el siglo XIX, podemos atribuirle un primer aporte a esta investigación; lo demás será perennemente objeto de examen y discusión. Por ende, queda en las manos del atento lector, una Tesis Doctoral que busca estimular la observación de nuestra historia a partir de un diálogo interdisciplinario. Es decir, invita a un viaje intelectual por el complejo, apasionante, novedoso y siempre fértil campo de la indomable Clío.

[871] Mariano Picón Salas. "Rumbos y problemática de nuestra Historia." En: Mariano Picón Salas. *Comprensión de Venezuela.* Caracas: Monte Ávila Editores, 1976, p.61.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

FUENTES CONSULTADAS

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Aboaasi El Nimer, Emad. "La narrativa como señuelo publicitario en la prensa venezolana a finales del siglo XIX". *El taller de la historia*, Vol.7, Nº 7, Colombia, 2015, pp. 367-388. Disponible en: <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.7-num.7-2015-729>.

Abreu Olivo, Edgar, Zuly Martínez, María Carolina Maio y María Liliana Quintero. *Inicios de Modernidad. Marcas de fábrica y comercio en el sector alimentario en Venezuela*. *1877-1929*. Caracas: Fundación Polar, 2000.

Abreu Olivo, Edgar, Zuly Martínez, María Liliana Quintero, Luisa Siena Molina, Elvira Ablán de Flórez y María Bellorín. *Entre campos y puertos…Un siglo de transformación agroalimentaria en Venezuela*. Caracas: Fundación Polar.

Academia de Ciencias Políticas y Sociales. *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela 1830-1840*. Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 1982.

Acosta, Vladimir. *Salir de la Colonia*. Caracas: Editorial Galac/Monte Ávila Editores Latinoamericana, 2021.

_____. *El continente prodigioso. Mitos e imaginario medieval en la Conquista* americana. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana, 2012.

Agostini Centeno, Roberto. *El ferrocarril como medio de desarrollo: Venezuela vuelve a los caminos de hierro.* Caracas: Instituto Autónomo Administración de Ferrocarriles del Estado, 1974.

Agüero, Argenis. "Apuntes históricos sobre la navegación entre los ríos Cojedes y Orinoco". *Tiempo y Espacio*, Vol. 45, N° 64, Caracas, 2015, pp. 405-427. Disponible en: <http://ve.scielo.org/pdf/te/v25n64/art18.pdf>.

_____. *Élite, comercio y poder en El Baúl en las dos últimas décadas del siglo XIX* (Tesis de maestría). Valencia (Venezuela): Universidad de Carabobo, Maestría en Historia de Venezuela, 2008.

_____. "El comercio fluvial en la región bauleña durante las últimas décadas del siglo XIX". *Mañongo*, Nº 27, Valencia (Venezuela), 2006, pp. 113-140. Disponible en: <http://servicio.bc.uc.edu.ve/postgrado/manongo27/27-5.pdf>.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____ y Romero, Alexandra. "Apuntes históricos sobre la navegación entre los ríos Cojedes y Orinoco". *Tiempo y Espacio*, Vol. 33, N° 64, Caracas, 2015, pp. 405-427. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6176347>.

Aguerrevere, Pedro. *Construcción de un Puerto Trasatlántico en la Costa Sur del Lago de Maracaibo*. Táchira: Gobierno del Estado, 1963.

Aguirre Rojas, Carlos. *Microhistoria Italiana. Modo de empleo*. Caracas: Centro Nacional de Historia, 2009.

_____. *Antimanual del mal historiador o ¿Cómo hacer una buena historia crítica?* Caracas: El Perro y la Rana, 2008.

_____. *Retratos para la historia. Ensayos de contrahistoria intelectual*. Mexico: Editorial Contrahistorias, 2006.

_____. *América Latina en la encrucijada.* México: Editorial Contrahistorias, 2006.

_____. *Las luminosas 'Edades Obscuras'*. Guatemala: Editorial Universidad de San Carlos de Guatemala, 2005.

_____. *La historiografía en el siglo XX. Historia e historiadores entre 1848 y ¿2025?* Barcelona (España): Editorial Montesinos, 2004.

_____. *Immanuel Wallerstein: Crítica del sistema mundo capitalista (Estudio y entrevista a Immanuel Wallerstein).* México: Editorial Era, 2004.

_____. *América Latina: Historia y Presente*. Morelia: Escuela de Historia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2002.

_____. *Corrientes, temas y autores de la historiografía del siglo XX*. México: Editorial UJAT, 2002.

_____. *La escuela de los Annales. Ayer, hoy mañana*. Madrid: Montesinos, 1999.

_____. *Braudel A Debate.* Caracas: Tropykos, 1997.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____. *Los Anales y la historiografía latinoamericana*. México: UNAM, 1993.

Aizpurua, Ramón. "Las mulas venezolanas y el Caribe oriental del siglo XVIII: datos para una historia olvidada". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 26, Vol. 7, Caracas, 1989, pp. 125-139.

Alabarces, Pablo y Añón, Valeria. "Subalternidad, pos-decolonialidad y cultura popular: nuevas navegaciones en tiempos nacional-populares". *Memoria Académica*, N° 37, México, 2016, pp. 13-22.

Alcibíades, Mirla. *La heroica aventura de construir una república. Familia-nación en el ochocientos venezolano (1830-1865).* Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana/Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos, 2004.

Alarico Gómez, Carlos. *La amarga experiencia (El Bloqueo de 1902).* Caracas: Ministerio de Educación, Dirección de información y relaciones, División de publicaciones, 1983.

Almandoz, Arturo. *Urbanismo europeo en Carcas (1870-1940).*Caracas: Fundación Cultura Urbana, 2006.

Alvarado, Lisandro. *Historia de la Revolución Federal en Venezuela.* Barquisimeto: Universidad Centroccidental Lisandro Alvarado, 2009.

Alvares Gila, Oscar, Alberto Angulo Morales, Alejandro Cardozo Uzcátegui (Drs.) *El Carrusel Atlántico. Memorias y sensibilidades (1500-1950).* Caracas: Editorial Nuevos Aires, Universidad del País Vasco, 2014.

Álvarez de Flores, Raquel. "Evolución histórica de las migraciones en Venezuela. Breve recuento". *Aldea Mundo*, Año 11, N° 22, Táchira, Noviembre 2006-Abril 2007, pp. 89-93.

Amodio, Emanuele y Molina, Luis. "La caña de azúcar en Venezuela". *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Vol. 16, N° 3, Caracas, 2010, pp. 115-116. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17731133007>.

Andara, María del Consuelo. "La visión del otro, imágenes de la identidad nacional. Viajeros en el territorio venezolano durante la segunda mitad del siglo XIX".

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales, Nº 86, Vol. 22, Caracas, 2004, pp. 229-240.

Anderson, Benedict. *Sociedades Imaginadas*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1993.

Andrade Jaramillo, Marcos. *El caso de la Orinoco Shipping and Trading Company Limited.* Caracas: Academia Nacional de Ciencias Económicas, 1992.

Appun, Karl Ferdinand. *En los trópicos*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1961.

Arcila Farías, Eduardo. *Evolución de la economía en Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2004.

_____. *Historia de un Monopolio. El Estanco del Tabaco en Venezuela (1779-1833).* Caracas: Ediciones de la Facultad de Humanidades y Educación, Instituto de Estudios Hispanoamericanos, UCV, 1977.

_____. *Economía colonial de Venezuela*. Caracas: Italgráfica, 1975.

_____. *Centenario del Ministerio de Obras Públicas. 1847-1974*. Caracas: Ministerio de Obras Públicas, 1974.

Arcondo, Aníbal. "La crisis de la agricultura venezolana durante el periodo 1873-1889." *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 20, Año 5, Caracas, 1988, pp. 381-395.

Ardao, Alicia. "Circuitos comerciales y red urbana en los andes venezolanos (1870-1930)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales,* N° 13, Año 4, Caracas, 1986, pp. 19-35.

Arellano Cárdenas, Alfonso José. *El ferrocarril del Táchira. Ingeniería y arquitectura entre 1893 y 1926*. San Cristóbal: Fondo Editorial UNET, 2008.

Arellano Moreno, Antonio. *Orígenes de la Economía Venezolana.* Caracas: Ediciones Edime, 1960.

Aróstegui, Julio. *La Investigación histórica. Teoría y Método*. Barcelona (España): Crítica, 2001.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Arqueología Venezuela. "Comandante de la armada anuncia, ante exclusiva de NAD, investigación exhaustiva de barco encallado en el sur del lago". Disponible en: <http://arqueologiavenezuela.blogspot.com/2014/08/>.

Asamblea Nacional Constituyente. *Constitución de la República Bolivariana de Venezuela*. Caracas: Gaceta Oficial Extraordinaria N° 36.860, 30 de diciembre de 1999.

Assunção, Fernando. *Historia del Gaucho. Ser y quehacer*. Buenos Aires: Claridad, 1999.

Banco Central de Venezuela. *Sociedad de Amigos del País. Memorias y estudios, 1829-1839.* Caracas: Banco Central de Venezuela, 1958.

_____. *El Libro del Oro en Venezuela*. Caracas: BCV, 2010.

Avonto, Luigi. *Mirando al Otro. América en la literatura de viajes de los italianos (Siglos XV-XVI).* Montevideo: Universidad de la República. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1995.

Balestrini Contreras, César. *Economía minera y petrolera*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1959.

www.bdigital.ula.ve

Banko, Catalina. "Pugnas económicas y tensiones político-sociales en Venezuela (1830-1870)". *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año 15, N° 30, Mérida (Venezuela), 2016, pp. 2-20.

_____. "Los institutos de crédito en la Venezuela agroexportadora". *El Desafío de la Historia*, Año 2, N° 15, Caracas: Grupo Editorial Macpecri.

_____. "Azúcar, papelón y trapiches". *El Desafío de la Historia*, Año 4, N° 26, pp. 42-83.

_____. "La Guaira. Dificultades para llegar a `buen puerto`". *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 45, p. 44.

_____. "La dinámica del comercio exterior venezolano (Siglo XIX)". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Francia, diciembre 2016. Disponible en: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69978>.

_____. "El comercio y las rutas del Atlántico el puerto de La Guaira (siglos XIX y XX)". En: Francisco Morales Padrón (Coord.). *XVIII Coloquio de Historia*

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Canario-americana 2008. España: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2010, pp. 797-808.

_____. "Las haciendas azucareras en la Venezuela del siglo XIX". *Anuario de Estudios Bolivarianos*, Nº 11, Caracas, 2004, pp. 145-167.

_____ y Abarca, Karelys. "Auge y Crisis de la Industria Azucarera Venezolana". *Cuadernos PROLAM/USP*, Año 4, Vol. 1, Brasil, 2005, pp. 61-80. Disponible en: <https://www.revistas.usp.br/prolam/article/view/81785>.

Barrios Barrios, Johnny V. "El sujeto (histórico) foucaultiano como punto de partida epistemológico para el estudio del género de los viajeros". *FERMENTUM*, Nº 78, Vol. 27, Mérida (Venezuela), 2017, pp. 230-235.

_____. "Importancia de la obra de Ferdinand K. Bellermann (1814-1889) para los estudios histórico-culturales de los Andes venezolanos." *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año XIV, N° 28, Mérida (Venezuela), 2015, pp. 154-169.

_____. *Los caminos de herradura de la región andina venezolana a través de la obra de Ferdinand K. Bellermann (1842-1845)* (Tesis de maestría). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 2014.

_____. "La obra geográfica de Agustín Codazzi y el rompecabezas nacional (1830-1850)". En *Anuario GRHIAL*, Nº 6, Mérida (Venezuela), 2012, pp. 43-64.

_____. *La Imagen de los Andes venezolanos: geografía, historia y cultura en la obra de Agustín Codazzi (1827-1850).* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 2009.

_____ y Arellano, Argenis. "A «lomo de bestias»: importancia de los animales de carga, monta y tiro en los viajes y desplazamientos terrestres en Venezuela (1840-1908)". *Anuario Grihal*, Año 16, N° 16, Mérida (Venezuela), 2022, pp. 63-87. Disponible en:<http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/48308/art_4.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

_____ y Ávila-Núñez, Jorge. *Exploradores alemanes en los Andes venezolanos: Karl Moritz y Ferdinand Bellermann en Mérida (1844-1845*).

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Revista Llul, Vol. 44, Nº 89, España, 2021, pp. 71-98. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8232202>.

Baptista, Asdrúbal. *Bases cuantitativas de la economía venezolana 1830-1989.* Caracas: Comunicaciones Corporativas D., 1991.

_____. "Presentación". *El Desafío de la historia*, Año 3, N° 21.

Barone, Matías. "El agente marítimo, sus funciones y la responsabilidad en los reclamos de índole laboral". *Revista Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales*, Año 15, Nº 48, Argentina, 2018, pp. 297-330. Disponible en: <https://revistas.unlp.edu.ar/RevistaAnalesJursoc/article/view/5110/5441>.

Bas M., Nicolás. "Los repertorios de libros de viajes como fuente documental". *Anales de Documentación. Revista de biblioteconomía y documentación*, Nº 10, Murcia, 2007, pp. 9-16.

Batres, Carlos, Lucrecia de Batres, Marlen Garnica, Ramiro Martínez y Raquel Valle. "Las evidencias de la industria del añil en la cuenca Copan-Ch´orti´. En: J. P. Laporte, B. Arroyo y H. Mejía (Eds.). *XVIII Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 2004.* Guatemala: Museo Nacional de Arqueología y Etnología, 2005, pp. 558-575.

Becher, Tony. *Tribus y territorios académicos: la indagación intelectual y las culturas de las disciplinas.* Barcelona (España): Gedisa, 2001.

Becco, Horacio Jorge. *Mirar con ojos ajenos: viajeros por Aragua y Carabobo*. Caracas: Fundación de Promoción Cultural de Venezuela, 1997.

_____. "Los viajeros". En: Horacio Becco y J. Castro. *Venezuela y el azúcar. Hombre, trabajo, técnica*. Caracas: J. J. Castro y Asociados C. A., Distribuidora Venezolana de Azúcares, 1981.

Bellermann, Ferdinand. *Diarios venezolanos 1842-1845.* Caracas: Galería de Arte Nacional, 2007

Benjamin, Frankel A. "La Guerra Federal y sus secuelas. 1859-1869". En: Fundación John Boulton. *Política y Economía en Venezuela 1810-1991*. Caracas: Fundación John Boulton, 1992.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Berbesí de Salazar, Ligia. "El comercio intrarregional e interregional en el circuito Tunja-Pamplona-Maracaibo" (1720-170)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 54, Año 14, Caracas, 1996, pp. 163-179.

_____. "El puerto del Sol naciente: Maracaibo". *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 45.

Berglund, Susan. "La Casa Boulton". *El Desafío de la Historia*, Año 9, N° 55, p. 42.

Bermúdez, Nilda. "Vida cotidiana en un puerto caribeño. Maracaibo a fines del siglo XIX". *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N° 4, Barranquilla, 2006. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85520404>.

_____. *Vivir en Maracaibo en el siglo XIX*. Zulia: Archivo Histórico del Estado Zulia, Biblioteca de Temas del Zulia, 2001.

Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México: Fondo de Cultura Económica, 1976.

www.bdigital.ula.ve

Briceño Iragorry, Mario. *Mensaje sin destino. Alegría de la tierra*. Caracas: El perro y la rana., 2007.

Briceño Monzón, Claudio. "El ferrocarril del Zulia y la carretera Panamericana: factores de poblamiento de El Vigía y Santa Bárbara, en el sur del Lago de Maracaibo (1880-2006)". *Ensayos Históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*, Nº 19, Caracas, 2007, pp. 181-208.

_____. "Visiones geohistóricas del siglo XIX venezolano en las obras de Alejandro Humboldt, Friedrich Gerstäcker y Christan Antón Göerin". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Año X, Nº 20, Mérida (Venezuela), 2005, pp. 88-106.

_____. "La región histórica del sur del Lago de Maracaibo y la influencia geohistórica de la ciudad de Mérida". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 90, Caracas, 2005, pp. 173-202.

_____. y José Alberto Olivar. *Vías de comunicación y geohistoria en Sudamérica*. Mérida (Venezuela): Universidad de los Andes, Consejo de Publicaciones, CDCHT y Vicerrectorado Administrativo, 2009.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Briceño Guerrero, José Manuel. *América Latina en el Mundo*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 2003.

Briceño, Tarcila. *Comercio por los ríos Orinoco y Apure en la segunda mitad del siglo XIX*. Caracas: Editorial Tropykos, 1993.

_____. "La navegación de vapores por los ríos Orinoco y Apure en las primeras décadas del siglo XX". *Tiempo y Espacio*, Nº 10, Caracas, 1988, pp. 61-68.

Brito Figueroa, Federico. *El problema tierra y esclavos en la historia de Venezuela*. Caracas: UCV, 1984.

_____. *Historia Económica y Social de Venezuela.* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1975.

_____. "La población y la estructura social de Venezuela en las primeras décadas del siglo XIX". *Bulletin Hispanique*, Vol. 69, N°3-4, Bordeaux, 1967, pp. 347-364.

www.bdigital.ula.ve

Bueno, Gustavo. "Prólogo". En: Pedro Pisa. *Caminos Reales de* Asturias. Oviedo: Pentalfa, 2000.

Burke, Peter. *Hibridismo Cultural*. Madrid: Akal, 2013.

_____. *¿Qué es la Historia Cultural?* Barcelona (España): Paidós, 2006.

_____. *Visto y no visto: el uso de la imagen como documento histórico.* Barcelona (España): Crítica, 2001.

Cabello Requena, Hildelisa. *La Histórica Mudanza de Santo Tomé de Guayana a Nueva Guayana, Angostura del Orinoco (1595-1762/1764).* Ciudad Guayana: Italgráfica S.A., 2013.

Calzadilla, Pedro, Mireya Dávila, Luis Adrian Galindo Castro y Adolfo Erns. *La exposición Nacional de Venezuela en 1883.* Caracas: Centro Nacional de Historia, 2009.

Calzadilla, Pedro. "De cómo pueden ser criollos los discursos de los viajeros extranjeros del siglo XIX". En: José Ángel Rodríguez (Comp.). *Visiones del oficio.*

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Historiadores venezolanos en el siglo XXI. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2000, pp. 565-573.

_____. "Acerca de la crítica a la fuente de viajeros del siglo XIX". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales,* Nº 38, Caracas, 1989.

Camacaro Sierra, Leris, Nelly Caldera y Janet Cestary Colmenares. (2007). "Turismo, recreación y transporte en Maracaibo. Finales del siglo XIX y principios del siglo XX". *Revista de Artes y Humanidades UNICA*, N° 20, Maracaibo, 2007, pp. 85-108.

Camacho, Cristian. "Intercambios ilícitos en la playas de Paraguana". *El Desafío de la Historia*, N° 58, año 10, p. 52.

Campillo, Antonio. *Variaciones de la Vida Humana. Una teoría de la historia*. Madrid: Akal, 2001.

Cancino, Hugo (cor). *Los intelectuales latinoamericanos entre la modernidad y la tradición, siglos XIX y XX*. España: AHILA, Iberoamericana, Vervuert, 2004.

Cané, Miguel. *En viaje.* Caracas: Biblioteca Ayacucho, 2005.

www.bdigital.ula.ve

Capellà i Miternique, Hugo. "Los vínculos culturales, una riqueza para la región". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº 34, España, 2002, pp. 159-170. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=660067>.

Cardoza Sáez, Ebert. *El Caudillismo en Venezuela: Estudio del fenómeno político en los Andes venezolanos (1859-1903)* (Tesis de maestría). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Centro de Estudios Políticos y Sociales de América Latina, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, 1997.

Cardozo, Alejandro. "La provincia de Venezuela visiones en la escena del dieciocho tardío: poder, costumbre, conflicto y paisaje". *Cuadernos de Historia*, N° 51, Chile, 2019, pp.151-183. Disponible en: <https://cuadernosdehistoria.uchile.cl/index.php/CDH/article/view/55057/59042>.

Cardozo Galué, Germán. "Impacto del comercio alemán en la economía regional marabina (1870-1900)". *Memorias. Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, Año 10, N° 20. Barranquilla, 2013, pp. 1-23.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____. "La ciudad imaginada y la ciudad real. Maracaibo en el siglo XIX. *Cambios y Permanencias*, N° 1, Bucaramanga, 2010, pp. 66-93. Disponible en: <https://revistas.uis.edu.co/index.php/revistacyp/article/view/7546>.

_____. "Maracaibo y su circuito agroexportador en el siglo XIX". *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N° 4, Vol. 2, Barranquilla, 2006. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85520406>.

_____. *Maracaibo en el siglo XIX*. *Historia para todos.* Caracas: CONAC, S.a.

_____. *Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador.* Maracaibo: Universidad del Zulia, 1991.

Carpentier, Alejo. *De lo real maravilloso americano*. México: UNAM, 2004.

Carrera Damas, Germán. *El culto a Bolívar*. Caracas: Alfadil Ediciones, 2003.

_____. *Formación Histórico-Social de Venezuela.* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2002.

_____. *Venezuela. Proyecto Nacional y Poder Social*. Barcelona (España): Crítica, 1986.

_____. *Formulación definitiva del proyecto nacional 1870-1900*. Caracas: Cuadernos Lagoven, 1988.

Carrillo Batalla, Tomás Enrique. *Historia de las Finanzas Públicas en Venezuela*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1984.

Cartay, Rafael. *Entre gustos y sabores: costumbres gastronómicas de Venezuela*. Caracas: Fundación Bigott, 2010.

_____. "Aportes de los inmigrantes a la conformación del régimen alimentario venezolano en el siglo XX". *Agroalimentaria*, Vol. 10, N° 20, Mérida (Venezuela), 2005, pp. 43-55.

_____. "La construcción de la modernidad: El caso de Carúpano (1886-1900)". *Economía*, Año XV, N° 5, Mérida (Venezuela), 1990, pp. 7-34. Disponible en:

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

<http://becker.faces.ula.ve/Revista/Articulos/Revista_05/Pdf/Rev05Cartay.pdf>.

_____. *La mesa de la meseta. Historia gastronómica de Mérida.* Mérida: MERENAP, 1988.

_____. *Historia económica de Venezuela 1830-1900*. Valencia: Vadell Hnos. Editores, 1988.

Carvallo, Gastón. *El hato venezolano.* Caracas: Fundación Editorial Tropykos, 1985.

_____ y Josefina Ríos de Hernández. *Temas de la Venezuela Agroexportadora.* Caracas: Fondo Editorial Tropykos, 1984.

Castellanos, Rafael Ramón. *Historia de la pulpería en Venezuela.* Caracas: Editorial Cabildo, 1989.

Ceballos, Diana Luz. *Hechicería, brujería e inquisición en el Nuevo Reino de Granada. Un duelo de imaginarios.* Medellín: Editorial Universidad Nacional, 1994.

www.bdigital.ula.ve

Centro Nacional de Historia. *Viajeros, exploradores y observadores de Venezuela.* Caracas: Fundación Centro Nacional de Historia, 2017.

Chacón, David Torres y Pablo Moreno Urbina. *Influencia de Aruba en la dinámica histórica de Paraguaná (1840-1850).* Mérida (Venezuela): CORPOTULIPA, Fundación León Bienvenido Weiffer, Grupo Tiquiba, 2014.

Chartier, Roger. *El presente del pasado: escritura de la historia, historia de lo escrito.* México: Universidad Iberoamericana, 2005.

Chaves Vargas, Luis Fernando. *Geografía Social de Venezuela.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, CDCHT, 1998.

Cherini Ramírez, Serenella. "Contiendas entre lo criollo y lo extranjero: la comercialización de productos importados para el espacio doméstico en la ciudad de Mérida-Venezuela (1890-1950)". *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 27, Mérida (Venezuela), 2015, pp. 2-23.

_____. *El proceso de modernización del interior doméstico en El Sagrario (Mérida - Venezuela) a través del consumo de artefactos de*

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

producción industrial foránea (1890-1950). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Doctorado en Ciencias Humanas, 2015.

Codazzi, Agustín. *Atlas físico y político de la República de Venezuela*. París: Lith. De Thierry Freres, 1840.

_____. *Obras Escogidas*. Caracas: Biblioteca Venezolana de Cultura, 1960.

_____. *Memorias de Agustín Codazzi*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1970. Disponible en: < http://catalogo-gy.ucab.edu.ve/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=3178>.

Cordero, Luis. *La Venezuela del Viejo Ferrocarril*. Caracas: Gráficas Monfort, 1990.

Córdova Bello, Eleazar. *Aspectos históricos de la ganadería en el Oriente venezolano y Guayana*. Caracas: ediciones Historia, 1962.

Correa, Pedro D. "Lugares con historia: Barbarito y las Plumas de Garza". *El Desafío de la Historia*, Año10, N° 58.

www.bdigital.ula.ve

Corsorelli, Elisa. "Disfrazadas de modernidad. El vestido femenino en la Venezuela de finales del siglo XIX". *Revista Mañongo*, Nº 44, Valencia (Venezuela), 2015, pp. 187-207.

Cuevas Quintero, Luis M. "La ilusión de poblar. Territorios, narrativas y mapas del Orinoco y la Guayana en la segunda mitad del siglo XVIII, los umbrales de una geografía humana del porvenir". *Perspectiva Geográfica*, Vol. 24, N° 2, 2019, pp. 84-106. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/pgeo/v24n2/0123-3769-pgeo-24-02-84.pdf>.

_____. "De la Historia unidimensional a la historia pluridimensional". *Ensayo y Error. Revista de Educación y Ciencias Sociales*, N^{o} 23, Caracas, 2002, pp. 27-40.

Cunill Grau, Pedro. *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela.* Caracas: Fundación Polar, 2007.

_____.Geografía del Poblamiento Venezolano. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1987,3 Tomos.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____. *Biodiversidad y recursos naturales venezolanos para el mundo (Siglos XV-XIX).* Caracas: Editorial El perro y la Rana, 2007.

_____. "Ciudad venezolana y medio ambiente en el siglo XIX". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, N°15, Madrid, 1995, pp. 247-256.

_____. "Historia ambiental y regionalización en Venezuela durante el siglo XIX". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 30, Año 3, Vol. VIII, Caracas, 1990, pp. 139-153.

De Abreu Xavier, Antonio. *La pasión criolla por el Fashion. Una historia de la pinta en la Venzuela del siglo XIX*. Caracas: Editorial Alfa, 2011.

De Armas, Julio. *La ganadería en Venezuela: ensayo histórico*. Caracas: Congreso de la República, 1974.

De Blay, María Luisa. *Contribución a la Bibliografía de Viajes y Exploraciones de Venezuela*. Caracas: Escuela de Biblioteconomía y Archivos de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV, 1964.

www.bdigital.ula.ve

De la Cruz, Ernesto y Pereira, Ismael. "Historias, Saberes y Sabores en torno al cacao (Theobroma cacao L.) en la subregión de Barlovento, Estado Miranda". *SAPIENS. Revista Universitaria de Investigación*, Vol. 10, N° 2, Miranda, 2009, pp. 97-120.

De la Plaza, Salvador. *La economía minera y petrolera en Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1980.

De Lima, Blanca. "El ferrocarril La Vela-Coro". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Año 9, N° 18, Mérida (Venezuela), 2014, pp. 11-28.

_____. "París en Coro. Ver y Creer: la Casa Senior". *El Desafío de la Historia*, Año 3, Nº 21, Caracas, 2010, p. 56.

_____. "Exportaciones corianas: el grano de oro (1875-1935)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 74, Año 19, Caracas, 2001, pp. 285-300.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____. "El café coriano y la Casa Senior: 1900-1930". *Ensayos Históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*, Nº 13, Caracas, 2001, pp. 139-155.

_____. "De arreos, goletas, vapores y macadán: transporte y comercio en la Casa Senior (1884-1930)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 67, Año 17, Caracas, 1999, pp. 457-474.

_____. "Isaac A. Senior e Hijo: Exportación-Importación en el circuito Coro-La Vela-Curazao". *Versiones. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 2, Año 2, Vol. II, Coro, 1999, pp. 57-70.

D´Empaire, Carlos Julio. *Un Alto en mi Camino. Entrevista por Marlene Nava*. Caracas: Fundación D´Empaire, 1982, p.25.

De Unamuno, Miguel. *Del sentimiento trágico de la vida. En los hombres y en los pueblos*. Madrid: Plenitud, 1966.

Del Campo y Matilla, María Magdalena. *Pervivencia de los remedios vegetales tradicionales americanos en la terapéutica española actual* (Tesis doctoral). Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Farmacia, 2014.

www.bdigital.ula.ve

Delgado de Smith, Yamile y Manama, Liyira. "Ferrocarril venezolano: mirando el pasado y presente". *Compendium*, Vol. 10, N° 19, Barquisimeto, 2007, pp. 31-45.

Díaz Rangel, Eleazar. *La Conspiración del Cable Francés y otros temas de historia del periodismo.* Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1986.

Dussel, Enrique. *Filosofía de la cultura y la liberación*. México: Universidad Autónoma de México, 2006.

Eastwick, Edward. *Venezuela o apuntes sobre la vida en una república sudamericana con la historia del empréstito de 1864.* Caracas: Banco Central de Venezuela, 1959.

Echeverría, Bolívar. *Definición de la Cultura.* México: Fondo de Cultura Económica, 2010.

Egaña, Manuel. *Venezuela y sus minas*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1979.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Ekman Ortega, Chjalmar. *El mito de El Dorado: invención, despliegue y recepción de un imaginario geocultural* (Memoria de grado). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Escuela de Historia, 2009.

Espínola Benítez, Ebelio. "Christern & Co: 1876-1899. Formación de una firma alemana en Maracaibo". En: *Viejas y nuevas alianzas entre América Latina y España*. España: Consejo Español de Estudios Iberoamericanos, 2006, pp.88-104.

Espinosa, Germán. *La tejedora de coronas*. Bogotá: Alfaguara, 2002.

Estaba, Rosa e Ivonne Alvarado. *Geografía de los paisajes urbanos e industriales de Venezuela.* Caracas: Ariel-Seix-Barral Venezolana, 1985.

Estados Unidos de Venezuela. *Segundo censo de la República 1881*. Caracas: Imprenta Bolívar, 1881.

_____. *Tercer censo de la República de Venezuela 1891*. Caracas: Imprenta y litografía del gobierno nacional, 1891.

_____. *Apuntes estadísticos del Estado Falcón*. Caracas: Imprenta Federal, 1875.

_____. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela.* Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, julio de 1891, Año I, Tomo I, N° 1.

_____. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, julio de 1891, Año I, Tomo I, N° 2.

_____. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, 1891, Año 1, Tomo I, N° 5.

_____. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, agosto de 1891, Año 1, Tomo I, N° 6.

_____. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela.* Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, septiembre de 1891, Año 1, Tomo I, N° 10.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela.* Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, septiembre de 1891, Año 1, Tomo I, N° 11.

_____. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Dirección de Estadística e Inmigración, octubre de 1891, Año 1, Tomo I, N° 13.

_____. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela*. Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, octubre de 1891, Año 1, Tomo I, N° 16.

_____. *Boletín de la Riqueza Pública de los Estados Unidos de Venezuela.* Caracas: Dirección de Estadística e Inmigración, octubre de 1891, Año 1, Tomo II, N° 17.

Fernández, Américo. "Navegación a vapor". En: *Historia del Estado Bolívar.* Disponible en: <http://historiadelestadobolivartomoprimero.blogspot.com/2016/09/navegacion-vapor.html>.

www.bdigital.ula.ve

Febres Cordero, Tulio. *Clave histórica de Mérida.* Mérida (Venezuela):Alcaldía Bolivariana del Municipio Libertador, Biblioteca Nacional Febres Cordero, Universidad de Los Andes, Publicaciones del Vicerrectorado Académico, 2005.

Fernández Latour de Botas, Olga. "Apuntes sobre ´troperismo´, arrieraje y sus equivalentes en el folclore y en la literatura de la Argentina". *Investigaciones y Ensayos*, Nº 48, Buenos Aires, 1998, pp. 153-164.

Ferrigni, Yoston. *Venezuela: serie de historia económica 1828-1848*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1986.

_____. "El fin de un reinado". *El Desafío de la Historia,* Año 2, N°14, p.78.

Figueroa Guerrero, Pedro. «Caminos de ruedas» y rutas fluviales (Provincia de Barquisimeto 1845-1850). *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, N° 325, Caracas, 1999, pp. 27-49.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Foghin-Pillin, Sergio. "La palanca de araguato. Aspectos técnicos, geográficos y literarios de un instrumento de navegación fluvial". *Bitácora-e. Revista Electrónica Latinoamericana de Ciencias Sociales, Históricos y Culturales de la Ciencia y la Tecnología*, N° 2, Mérida (Venezuela), 2017. Disponible en: <http://cetus.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/44741/articulo2.pdf?sequence=5&isAllowed=y>.

Fontana, Humberto. "Tabaco". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo III, pp. 657-661.

Fontana, Josep. *Historia. Análisis del pasado y proyecto social*. Barcelona (España): Crítica, 1982.

Franceschi G., Napoleón y Freddy Domínguez. *Antología Documental. Fuentes para el estudio de la historia de Venezuela 1776-2000*. Caracas: Universidad Metropolitana, 2020.

Franzius, Heinrich C. *Hacia el Oeste. Andanzas de un Hanseático.* Caracas: Oscar Totdmann Editores, 2002.

www.bdigital.ula.ve

Freire, Paulo. *Pedagogía del Oprimido*. Madrid: Siglo XXI, 1970.

Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*. Caracas: Planeta, 2002.

_____. *Auguste Morisot. Un pintor en el Orinoco*. Bogotá: Planeta, 2002.

Fundación Eugenio Mendoza. *El Transporte en Venezuela.* Caracas: Fundación Eugenio Mendoza, 1970.

Fundación Galería de Arte Nacional. *Artistas y cronistas extranjeros en Venezuela 1825-1899.* Caracas: Galería de Arte Nacional, 1993.

Fundación John Boulton. *Política y Economía en Venezuela 1810-1991*. Caracas: Fundación John Boulton, 1992.

Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988.

_____.*GeoVenezuela*. *La geografía histórica del poblamiento territorial Venezolano. La tropicalidad venezolana.* Caracas: Fundación Polar, 2007. Tomo I.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____.*GeoVenezuela. Medio humano, establecimientos y actividades*. Caracas: Fundación Polar, 2008. Tomo III.

_____.*GeoVenezuela. Geografía Cultural*. Caracas: Fundación Polar, 2009. Tomo VIII.

Galeano Páez, Yelitza María. *Influencia de la Guerra Federal en la provincia de Mérida* (Memoria de grado). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Escuela de Historia, 2006.

García Canclini, Néstor. *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, México: Grijalbo, 1990.

García Castro, Álvaro. "Estudio preliminar". En: Fundación Cisneros. *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*. Caracas: Planeta, 2002.

_____. "Apéndice 3: Crónicas, Descripciones, Informes y Relaciones de viajes". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela de la Fundación Polar*, 1998, Tomo III, pp. 1091-1163.

www.bdigital.ula.ve

García, Luis. "El comportamiento de la fuerza de trabajo en el hato de los Llanos Occidentales". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 14, Caracas, 1986, pp. 275-286.

García Márquez, Gabriel. *Cien años de Soledad*. Bogotá: Oveja Negra, 1982.

García Muller, Luis. "Evolución histórica del Hato en Barinas y el comercio del cuero y del ganado". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 16, Año IV, Caracas, 1986, pp. 523-536.

García Purón, Juan. *Libro primero de Botánica. (Reino vegetal).* Nueva York: Appleton y Cía., Libreros-Editores, 1892.

García Rodríguez, Catherine. *Retrato hablado del venezolano.* S/l: Edición Kindle, 2019. Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1CNQVP6K91KFAncUuRceNai18ZdGvT2Xp/view>.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

García, Rolando. *El conocimiento en construcción. De las formulaciones de Jean Piaget a la teoría de sistemas complejos*. Barcelona (España): Gedisa, 2000.

García, Silvia, Diana Rolandi, Mariana López y Paula Valeri. "Viajes comerciales de intercambio en el Departamento de Antofagasta de la Sierra, Puna meridional argentina: pasado y presente". *Redes. Revista hispana para el análisis de redes sociales*, Vol. 2, España, 2002. Disponible en: <https://raco.cat/index.php/Redes/article/view/27133>.

Garrett, Martin. "Mules in Southern Agriculture: Revisited". *Journal of Agricultural and Applied Economics*, Nº 33, Cambridge, 2001, pp. 583-590. Disponible en: <https://www.semanticscholar.org/paper/Mules-in-Southern-Agriculture%3A-Revisited-Garrett/c6afa7e8acddc4a34c3c48bb1805ce3808a99951>.

Geldner, Carl. *Reiseaufzeichnungen aus Spanien und Venezuela*. Basilea: Emil Birkhäuser, 1913.

Giacópini Zárraga, J. A. "El Caballo". En: Fundación Eugenio Mendoza. *Evolución del transporte en Venezuela*. Caracas: Fundación Eugenio Mendoza, 1970.

www.bdigital.ula.ve

Giménez Landínez, Víctor. "Ley de Libertad de Contratos". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela.* Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo II, pp. 681-682.

Giraldo Palacios, Julieth. "La materialización de la cultura". *Novum. Revista de Ciencias Sociales Aplicadas*, Vol. I, N° 8, Colombia, 2018, pp. 119-130.

Glade, William. "América Latina y la economía internacional 1870-1914". En: Leslie Bethell (Ed.). *Historia de América Latina*. Barcelona (España): Crítica, 1986.

Gómez, Carlos Alarico. *La Amarga experiencia (El Bloqueo de 1902)*. Caracas: Ministerio de Educación, Dirección de información y Relaciones, División de publicaciones, 1983.

González, Armando y Chirinos, José. "Derecho de aucción y élite ganadera en el llano de Venezuela, siglo XVII". *Boletín Americanista*, Año LXIX, Nº 79, Barcelona (España), 2019, pp. 173-193. Disponible en: <https://revistes.ub.edu/index.php/BoletinAmericanista/article/view/27233>.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

González, Armando. "Antiguo camino de recuas, de Barquisimeto a Cojedes". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 49, Año 13, Caracas, 1995, pp. 97-107.

González Casas, Lorenzo. "Las haciendas en Venezuela. Territorio y memoria histórica". *Ciudades*, Nº 4, Valladolid, 1998, pp. 203-213. Disponible en: <https://revistas.uva.es/index.php/ciudades/article/view/1777>.

González Deluca, María Elena. *Antonio Guzmán Blanco*.Caracas: El Nacional, 2007.

_____. "Comercio, comerciantes y pulperos". *El Desafío de la Historia,* Año 3, N° 21, p. 44.

_____. "El comercio agropecuario en cinco siglos". *El Desafío de la Historia*, Año 3, N° 21, p. 50.

González, Gabriel. *La fotografía de El cojo ilustrado: o de cómo se construyó una Venezuela en el imaginario de una élite de lectores*. Caracas: Burbuja Editorial, 2005.

González Guinán, Francisco. *Historia Contemporánea de Venezuela*. Caracas: Tip. Empresa El Cojo, 1909.

González Ordosgoitti, Enrique Alí. *Mosaico cultural venezolano. Ensayos.* Caracas: Trópicos, 1998.

González Vale, Luis. *Datos para una historia de la ganadería venezolana*. Mérida (venezuela): Universidad de Los Andes, 1968.

Göring, Antón. *Venezuela el Más Bello País del Trópico*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1962.

Gross, Elisabeth. *Vida alemana en la lejanía / Deutsches Leben in der Ferne. Una sencilla narración sobre la vida de familias alemanas en Maracaibo y sus alrededores, entre los años 1883 y 1896.* Caracas: Tipografía Cervantes-Argráfica, 1989.

Grupo Editorial Macpecri. "Dossier: Los Puertos". *El Desafío de la Historia*, N° 45, Año 6, Caracas, 20XX; pp. .

Guerrero R. Aura. C. *Los paisajes de la modernidad en Venezuela (1811-1960).* Mérida (Venezuela): Universidad de los Andes, 2009.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Guha, Ranahit. *Las voces de la historia y otros estudios subalternos*. Barcelona: Crítica, 2002.

Harwich Vallenilla, Nikita. *Guzmán Blanco y la modernización*: Caracas: Historiadores, S.C., 1990.

_____. "El positivismo venezolano y la modernidad". *Estudios de historia social y económica de América*, N° 6, Alcalá de Henares, 1990; pp. 93-101.

_____. "Discurso historiográfico de Venezuela en el siglo XIX". *Revista de Indias*, Nº 202, Vol. 54, España, 1994; pp. 637-656.

Herrera Alfaro, Sara y María Eugenia Rojas. "El añil en Centroamérica siglos XVII-XVIII". *Revista Estudios*, N° 14-15, Costa Rica, 1997-1998, pp. 41-55.

Herrera Montero, Bernal. "Estudios subalternos en América Latina". *Diálogos. Revista Electrónica de Historia*, Vol. 10, N° 2, Costa Rica, 2009, pp. 109-121.

Herrera Vial, Felipe. *Viajeros por tierras de Carabobo*. Valencia: Universidad de Carabobo, 1971.

www.bdigital.ula.ve

Hobsbawm, Eric. *Sobre Historia*. Barcelona (España): Crítica, 1997.

Humboldt, Alejandro de. *Cartas Americanas*. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho, 1989.

Iribarren, Guillermo. *Pensamientos sobre caminos*. Caracas: Imprenta Nacional, 1960.

Izard Bonet, Antonio. *La leyenda del oro y su realidad.* Caracas: Monte Ávila, 1973.

Izard, Miguel. "La Venezuela del Café vista por los viajeros del siglo XIX". *Boletín Histórico. Fundación John Boulton*, N° 20, Caracas, 1969, pp. 1-49.

_____. *Series Estadísticas para la Historia de Venezuela*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1970.

Lacoste, Pablo. "El arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800)". *Revista de Indias*, Vol. 68, N° 244, España, 2008, pp. 35-68. Disponible en: <https://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/view/656>.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Ladera de Díez, Elizabeth. "La «Sociedad del Cacao» en Venezuela: Enfoques y fuentes para su estudio". *Montalbán*, N° 44, Caracas, 2010, pp. 9-72. Disponible en: <https://revistasenlinea.saber.ucab.edu.ve/index.php/revistamontalban/article/view/3610>.

Landaeta Rosales, Manuel. *Riqueza Circulante en Venezuela*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1962.

Langue, Frédérique. "El añil en la Venezuela ilustrada. Una historia inconclusa". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Francia, febrero de 2005. Disponible en: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/770>.

Larrazabal, Juan. *Estadística general de la provincia de Caracas en 1855*. Caracas: Imprenta de Salvador Larrazábal, 1856.

Laverde Amaya, Isidro. *Un viaje a Venezuela*. Bogotá: Imprenta La Nación, 1889.

LeShan, Lawrence. *La Psicología de la Guerra. Un estudio de su mística y su locura*. Santiago de Chile: Andrés Bello, 1995.

www.bdigital.ula.ve

Levinas, Marcelo Leonardo & Silvina Paula Vidal. "La cosmografía de Waldseemüller, la conceptualización de ´América´ y su relación con el copernicanismo". *Scientiae Studia*, Vol. 14, N° 2, São Paulo, 2016, pp. 281-331.

Liccioni, José R. *Aspectos de la industria minera en Venezuela*. Caracas: Ministerio de Minas e Hidrocarburos, 1978.

Linder, Peter. "Relaciones de producción en las haciendas del Sur del Lago Zuliano, 1880-1936. Algunas conclusiones preliminares". *Tierra Firme Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 19, Año 5, Caracas, 1987, pp. 288-298.

Lisboa, Miguel María. *Relaçao de uma Viagem a Venezuela, Nova Granada e Equador, pelo conselheiro Lisboa. Brusselles*: A. Lacroix, Verboeckhoven & Cie., 1866.

Livon-Grosman, Ernesto. *Geografías imaginarias: el relato de viajes y la construcción del espacio patagónico.* Argentina: Beatríz Viterbo, 2004.

Lleras, Andrés S. "Las Principales Biografías de Codazzi." *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Nº 211, Tomo LIII, Caracas, 1970, pp. 438-440.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

López, Derbys. "Hace 170 años subió la primera carreta cargada desde el puerto de la Guayra a Caracas". *Fundación Museo del Transporte*, 2015. Disponible en: <http://museodeltransportecaracas.blogspot.com/2015/01/hace-170-anos-subio-la-primera-carreta.html>.

López, Isaac. "Prólogo". En: David Chacón Torres y Pablo Moreno Urbina. *Influencia de Aruba en la dinámica histórica de Paraguaná (1840-1850).* Mérida (Venezuela): CORPOTULIPA, Fundación León Bienvenido Weiffer, Grupo Tiquiba, 2014.

López Maya, Margarita. *Los suburbios caraqueños del siglo XIX*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1986.

López, Víctor. *El oro en Venezuela*. Caracas: Ministerio de Energía y Minas, 1981.

Lombardi, John. Venezuela. *La búsqueda del orden. El sueño del progreso*. Barcelona: Crítica, 1985.

Lovera, José Rafael. *Historia de la Alimentación en Venezuela.* Caracas: Monte Ávila Editores, 1988.

www.bdigital.ula.ve

Machado, Adolfo A. *Recopilación de apuntaciones para la historia de Alta Gracia de Orituco hasta el siglo XIX*. Guárico (Venezuela): Edición de la Alcaldía del municipio José Tadeo Monagas, 2008.

Machado, Aída. *Las marcas de Guzmán Blanco (1870-1888). Una muestra de la modernización de la actividad económica a través de las marcas de fábrica y de comercio registradas durante el guzmanato*. Caracas: UCV, 2005.

Magnus, Mörner. "Los relatos de viajeros europeos como fuentes de la historia latinoamericana desde el siglo XVIII hasta 1870". En: *Ensayos sobre historia latinoamericana: enfoques, conceptos y métodos*. Quito-Ecuador: Corporación Editora Nacional, Universidad Andina Simón Bolívar, 1992.

Maldonado, Héctor Augusto. "Caminos, ganadería, comercio y poblaciones andinas entre Venezuela y Colombia. Siglos XVI-XX". *Aldea Mundo*, Año 8, N° 15, Táchira, 2003, pp. 53-59. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=54381507>.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Marcano, Odalis. *Cincuenta años en la historia del comercio de cacao en Venezuela. El caso de Yaguaraparo (1880-1930)*. Caracas: UCV, 1990

Martí, José. *Obras completas*. La Habana: Centro de Estudios Martianos CEM, Editorial de Ciencias Sociales, 2011.

Martín Frechilla, Juan y Yolanda Texera Arnal (Comp.). *Así nos vieron* (*Cultura, ciencia y tecnología en Venezuela 1830-1940).* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2001.

Martínez, Aníbal. "Oro". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, p. 1178.

Martínez Miguélez, Miguel. *Nuevos fundamentos en la investigación científica*. México: Trillas, 2012.

_____. *Nuevos paradigmas en la investigación.* Caracas: Editorial Alfa, 2009.

Martínez, Ovelimar. "El ferrocarril del Zulia: factor de unión entre el piedemonte andino y el sur del Lago de Maracaibo". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Nº 26, Mérida (Venezuela), 2008, pp. 303-316.

Méndez Echenique, Argenis. *Apure y la Guerra Federal: antecedentes, desarrollo y consecuencias, 1830-1870.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Talleres Gráficos Universitarios, 2007.

Mendible Zurita, Alejandro. "El testimonio de Francisco Michelena y Rojas sobre el estado de los límites con Brasil (1855-1860)". *Akademos*, Vol. 15, N° 1 y 2, Caracas, 2013, pp. 115-142. Disponible en: < http://saber.ucv.ve/ojs/index.php/rev_ak/article/view/12177>.

Meza, Robinzon. "Poderes locales frente al estanco del tabaco (1777-1796)". *El Desafío de la Historia*, Año 10, N° 57, p. 56.

Ministerio de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de los Estados Unidos de Venezuela en 1911*. Caracas: Imprenta Guttemberg, 1911.

Ministerio de Obras Públicas. *Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas*, Año 1, N° 1, Caracas, 1911.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Misle, Carlos Eduardo. *Sabor de Caracas.* Caracas: Banco de Venezuela, 1980.

Modonesi, Massimo. "Subalternidad". En: *Conceptos y fenómenos fundamentales de nuestro tiempo*. México: UNAM, 2012.

Molina, Luis. "Saberes ilustrados en la producción azucarera de la Venezuela colonial". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Año 22, Nº 44, Mérida (Venezuela), 2017, pp. 44-62. Disponible en: <http://www.saber.ula.ve/handle/123456789/44260>.

_____. "Las técnicas azucareras coloniales en la región Barquisimeto, Venezuela". *Travesía*, Vol. 19, Nº 2, Argentina, 2017, pp. 7-32. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2314-27072017000200001>.

_____. "De los trapiches decimonónicos a los centrales protoindustriales. Aproximación histórico-arqueológica a los establecimientos cañeros de la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX en Venezuela". *Boletín Antropológico*, Nº 45, Mérida (Venezuela), 1999, pp. 48-77.

www.bdigital.ula.ve

Molinares, José E. *Maracaibo, Vivencias de Ayer y Hoy.* Maracaibo: Editorial "Ellos la Historia", 1985.

Monsalve de Hernández, Gardiana . *Evolución de la economía cafetalera venezolana: el caso de Mérida, 1937-1940.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Facultad de Humanidades y Educación, 1982.

Morales Cosme, Alba y Viesca Treviño, Carlos. "La zarzaparrilla y el análisis de la materia médica en el siglo XIX mexicano". *Eä Journal*, Vol. 8, N° 1, Argentina, 2016, pp. 37-61.

Moret, Zulema. "Recuerdos de una viajera alemana en Maracaibo: *Vida alemana en la lejanía*, por Elisabeth Gross". *SITUARTE. Revista arbitrada de la Facultad Experimental de Arte de la Universidad del Zulia*, Nº 9, Año 5, Zulia, 2010, pp. 51-59.

Morín, Edgar. *El Método.* Madrid: Cátedra, 1977.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Moreno Pérez, Amado. *Espacio y Sociedad en el Estado Mérida. Desarrollo histórico de la organización del Espacio en el Estado Mérida.* Mérida (Venezuela): Universidad de los Andes, 1986.

Morón, Guillermo. *Historia de Venezuela.* Caracas: Los libros de El Nacional, 2012.

Morisse, Lucien. *Excursión a El Dorado*. Caracas: Cochano Films, 1985.

Mujica de Azuaje, Lucila. *El ferrocarril Bolívar, de Tucacas a Barquisimeto*. Barquisimeto: Fundación Buría, Zona Educativa del Estado Lara, 2003.

Muñoz, Arturo Guillermo. *El Táchira fronterizo y la integración en el caso de Los Andes. 1881-1899*. Caracas: Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 1985.

Murguey Gutiérrez, José. "Historia de los ferrocarriles en la historiografía venezolana". *Historiográfica*, Nº 18, Mérida (Venezuela), 2000, pp. 51-71.

_____. *Construcción, ocaso y desaparición de los Ferrocarriles en Venezuela.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1997.

_____. "Construcción del Ferrocarril Puerto Cabello a Valencia". *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Tomo LXXXI, N° 318, Caracas, 1997, pp. 75-91.

_____. "La explotación aurífera y el ferrocarril del Yuruari". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 30, Caracas, 1990, pp. 308-318.

_____. "Factores exógenos y endógenos en la desaparición de los ferrocarriles en Venezuela". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Nº 32, Caracas, 1990, pp. 598-603.

_____. *La explotación aurífera de Guayana y la conformación de la compañía minera de "El Callao" 1870-1900*. Ciudad Bolívar: Corporación Venezolana de Guayana, Minerven, 1989.

_____. "Hacia una historia de los yacimientos auríferos en Guayana y El Callao". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 18, Vol. 5, Caracas, 1987, pp. 219-226.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Neun, Henrique. *Álbum de Caracas y Venezuela*. Caracas: Litografía de la Sociedad, 1877-1878.

Nieto Ardila, María Sobeida. "Antonio Ignacio Picón Grillet. Un destacado merideño del siglo XIX". *Presente y Pasado,* Año 15, Nº29, Mérida (Venezuela), 2010, pp. 111-136.

Niño Sánchez, Gladys Teresa. "Caminos y café en los pueblos del sur de Mérida (1870-1899)". *Tiempo y Espacio*, Nº 20, Caracas, 1993, pp. 43-60.

Núñez, Estuardo. *Viajeros Hispanoamericanos.* Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1989.

Ochoa Hernández, Neller Ramón. "El Lugar de la Revuelta: Pulperías e Insurgencia en Venezuela (1750–1850). *El Taco En La Brea*, Año 7, Nº 12, Argentina, 2020, pp. 126-150.

Ochoa, Rigel. "Puertos y Salubridad en Venezuela 1908-1935". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 57, Año15, Caracas, 1997, pp. 57-72.

O' Gorman, Edmundo. *La invención de América.* México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1995.

www.bdigital.ula.ve

Olivar, José Alberto. "El transporte y las comunicaciones en la historiografía venezolana". *Mañongo*, N° 34, Valencia (Venezuela), 2010, pp. 201-229.

_____. "La carretera central del Táchira: primer eslabón de la rehabilitación gomecista (1910-1914)*". Presente y Pasado,* Año 14, N° 28, Mérida (Venezuela), 2009, pp. 319-332.

_____. "La construcción de la carretera Valencia-Puerto Cabello en el siglo XIX". *Mañongo*, Nº 26, Valencia (Venezuela), 2006, pp. 25-40.

_____. *Caminos y carreteras en Venezuela*. Caracas: Ediciones Comala.com, 2004.

Pacheco Troconis, José Germán. *Agricultura, modernización y ciencias agrícolas en Venezuela. De la ilustración borbónica a los ilustrados del gomecismo 1770-1935*. Caracas: UCV, 2007.

_____. "Economía y agricultura en Venezuela Durante los años del General Cipriano Castro, 1899-1908." *Agroalimentaria*, Vol. 22, N° 42, Mérida (Venezuela), 2016, pp. 81-102.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____. "Hacienda y pequeña producción de añil en la Provincia de Caracas: complementariedad y contradicciones, ss. XVIII-XIX". *Historia Agraria. Revista de agricultura e historia rural*, España, 2003, pp. 87-110.

_____. *El añil: historia de un cultivo olvidado en Venezuela 1767-1870* (Tesis doctoral). Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2000.

_____. "Las haciendas de añil en los Valles de Aragua en las últimas décadas del período colonial (1767-1830)". *Estudios de Historia Social* y *Económica de América*, N° 11, España, 1994, pp. 349-363.

Páez, Ramón. *Escenas rústicas de Sur-América o la vida en los llanos de Venezuela*. Caracas: Ediciones Centauro, 1980.

Paredes Huggins, Nelson. *Vialidad y comercio en el occidente venezolano: principios del siglo XX*. Caracas: Fondo Editorial Tropykos, 1984.

Parra Grazzina, Ileana, Altez, Rogelio y Urdaneta Quintero, Arlene. "Senderos, caminos reales y carreteras: El sentido histórico de la comunicación andino-lacustre (Venezuela)". *Revista Geográfica Venezolana*, Vol. 49, N° 2, Mérida (Venezuela), 2008, pp. 291-320.

Pérez Ángel, Héctor P. "La hacienda y el hato en la estructura económica, social y política de los llanos colombo-venezolanos durante el período colonial". *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N°11, Mérida (Venezuela), 2007, pp. 127-146.

Pérez, Gladys. *Las vías de comunicación y la agricultura en Venezuela. 1830-1858*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1982.

Pérez, Rodulfo. "La red de caminos de la provincia de Caracas. Una aproximación a partir de los relatos de viajeros de la segunda mitad del siglo XVIII". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 80, Año 20, Caracas, 2002, pp. 503-512.

Petit, David. "República y caminos en Venezuela, 1831-1847: Fundamentos del Pensamiento político y económico de Guillermo Iribarren Mora durante el Gobierno Deliberativo". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Año 19, Nº 38, Mérida (Venezuela), 2014, pp. 89-114.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Picón-Salas, Mariano. *Comprensión de Venezuela*. Caracas: Colección Bicentenario Carabobo, 2021. Disponible en: <https://albaciudad.org/wp-content/uploads/2021/06/Coleccio%CC%81n-Bicentenario-Carabobo-55-Pico%CC%81n-Salas-Mariano-Comprensio%CC%81n-de-Venezuela.pdf>.

_____. *Suma de Venezuela*. Caracas: Fundación Editorial El Perro y la Rana, 2007.

_____. *Odisea de Tierra Firme (Relatos de Venezuela).* Mérida (Venezuela): Fondo Editorial Solar, Dirección de Cultura del Estado Mérida, 1995.

_____. *Viaje al Amanecer/ Nieves de Antaño. Homenaje a Don Mariano Picón Salas en los 423 años de la ciudad de Mérida.* Mérida (Venezuela): Edición de la Asamblea Legislativa del Estado Mérida, 1981.

_____. "Rumbo y problemática de nuestra historia". En: Mariano Picón Salas. *Comprensión de Venezuela*. Caracas: Monte Ávila Editores, 1976.

_____. *De La Conquista A La Independencia. Tres Siglos de Historia Cultural Hispanoamericana*. México-Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1958.

_____.*Las Nieves de Antaño. Pequeña Añoranza de Mérida. (Facsímil)*. Maracaibo: Universidad del Zulia, 1958.

Piloneta Blanco, Gabriel. *Historia de la Fotografía en Mérida.* EE. UU: Editorial Madril, Diente D' León, 2022

Pineda, Víctor M. "La navegación por buques a vapor en el Lago de Tacarigua durante la segunda mitad del siglo XIX (1851-1898)". *Tiempo y Espacio*, Nº 64, Caracas, 2015, pp. 428-440.

Pino Iturrieta, Elías. *País Archipiélago. Venezuela, 1830 a 1858.* Caracas: Fundación Bigott, 2001.

_____ y Pedro Calzadilla. *La mirada del otro. Viajeros extranjeros en la Venezuela del siglo XIX.* Caracas: Fundación Bigott, 1992.

Pinto, Manuel. *Un censo ganadero: contribución a la historia de la ganadería en Venezuela*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1980.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Piscitelli, Mariapaola. "Del viaje al arte". *Paperback*, N°8, Madrid, 2012, pp. 1-12. Disponible en: <http://www.infolio.es/paperback/articulos/piscitelli/viajar.pdf>.

Plaza, Elena y Combellas, Ricardo (Coords). *Procesos Constituyentes y Reformas Constitucionales en la Historia de Venezuela.* Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2005.

Plumacher, Eugene H. *Memorias. Cónsul de USA en Maracaibo entre 1878-1910*. Maracaibo: Ciudad Solar editores, 2004.

Polónia, Amélia y Rivera, Ana-María (Eds.). *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX Políticas y estructuras por*tuarias. Nueva edición. Madrid: Casa de Velázquez, 2016.

Presidencia de la República. *Documentos que Hicieron Historia*. Caracas: Ediciones Conmemorativos del Sesquicentenario de la Independencia, 1962.

_____. *Liberales y Conservadores. Textos Doctrinales*. Caracas: Colección Pensamiento Político del siglo XIX, Ediciones de la Presidencia de la República, 1961.

www.bdigital.ula.ve

Preuss, Paul. *Expedition nach Central & Süd-Amerika*. Berlin: Verlag des Kolonialwirtschaftlichen Komitees, 1901.

Puerta Bautista, Lorena. "La inversión extranjera en Venezuela: De las casas comerciales a las compañías petroleras (1850–1975)". *Tiempo y Espacio*, Nº 63, Caracas, 2015, pp. 15-33. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6176343>.

Quintero, Inés. *Mirar tras la ventana: testimonios de viajeros y legionarios sobre mujeres del siglo XIX*. Caracas: Alter Libris, Secretaría UCV, 1998.

Quintero, Rodolfo. *La cultura del petróleo. Ensayo sobre estilos de vida de grupos sociales de Venezuela*. Caracas: Biblioteca Popular para los Consejos Comunales, 2007.

Rama, Carlos. *La Historiografía como conciencia histórica*. Barcelona (España): Ed. Montesinos, 1989.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Rangel, Domingo Alberto. *Los andinos en el poder: balance de historia contemporánea, 1899-1945*. Caracas: Vadell Hermanos, 1975.

_____. *Capital y desarrollo*. Caracas: Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, 1969.

Rebok, Sandra. "La constitución de la investigación antropológica alemana sobre América Latina a finales del siglo XIX". *Revista de Indias*, Vol. LXII, N° 224, España, 2002, pp. 195-222.

Restrepo, Eduardo. *Stuart Hall desde el sur: legados y apropiaciones*. Buenos Aires: CLACSO, 2014.

Reyero, Carlos. *Estudiosos, aficionados y turistas dentro del cuadro*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona, 2008.

Reynoso, Carlos. *Apogeo y decadencia de los estudios culturales. Una visión de la antropología.* Barcelona (España): Gedisa, 2000.

Ríos de Hernández, Josefina. *Los libros del hacendado venezolano.* Caracas: Banco Central de Venezuela, 1999.

_____ y Gastón Carvallo. *Análisis histórico de la organización del espacio en Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2000.

_____ y Nelson Prato. Las *transformaciones de la Agricultura Venezolana. De la Agroproducción a la Agroindustria*. Caracas: Fondo Editorial Trópycos, 1990.

Rivero, Néstor José. "La idea de progreso durante el período guzmancista. 1870-1888". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales,* N° 35, Año 9, Caracas, 1991, pp.

Roa, José Gregorio. "Centros poblados, sistemas de transporte y adscripción político-territorial de la planicie del Motatán-Lago de Maracaibo a través del análisis cartográfico histórico, 1810-1997". *Agora*, Nº 14, Trujillo, 2004, pp. 125-167.

Robinson, David J. "Evolución en el Comercio del Orinoco a Mediados del Siglo XIX". *Revista Geográfica,* N° 72, México, 1970, pp.13-43.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Rode, Heinrich. *Los Alemanes en el Táchira (siglos XIX-XX) Memorias de Heinrich Rode.* San Cristóbal (Venezuela): Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 2009.

Rodríguez, Adelina. "El colapso del Callao: la crisis de la producción aurífera en Guayana a fines del siglo XIX". *Tiempo y Espacio*, Nº 62, Caracas, 2014, pp.187-202.

Rodríguez, Adolfo. *El hato llanero: resultado de una investigación exploratoria.* San Juan de los Morros: Ediciones Sabanera del Centro de Estudio del llano, 1981.

_____. "Trama y ámbito del comercio de cueros en Venezuela. Un aporte al conocimiento de la ganadería llanera". *Boletín Americanista*, N° 31, Barcelona (España), 1981, pp. 187-218. Disponible en: <https://raco.cat/index.php/BoletinAmericanista/article/view/98414>.

_____. "Cueros". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo I, p. 946-948.

Rodríguez Alarcón, María. "Desastres agrícolas y vulnerabilidades: las plagas de langostas y la sociedad venezolana del siglo XIX". *Revista Geográfica Venezolana*, N° 53, Mérida (Venezuela), 2012, pp. 307-327.

www.bdigital.ula.ve

Rodríguez, Alberto J. y Francisco Escamilla. "El Orinoco: 500 Años de Historia". *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Nº 110, Barcelona (España), 1998. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-110.htm>.

Rodríguez Arrieta, Marisol. "Venezuela en la ruta comercial azucarera: Su impacto en la sociedad sucrense". *Revista de Ciencias Sociales*, Vol. XI, N° 1, Maracaibo, 2005, pp. 69-88. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/280/28011105.pdf>.

Rodríguez, Ileana. *The Latin American Subaltern Studies Reader*. United States: Duke University Press, 2001.

Rodríguez, Irene. "Crisis de la economía en los tiempos de la Restauración Liberal". En: Elías Pino Iturrieta (Comp.). *Cipriano Castro y su época.* Caracas: Monte Ávila Editores, 1991, pp. 131-146.

Rodríguez, José Ángel. "El culto a Humboldt en Venezuela". *HiN. Revista Internacional de Estudios Humboldtianos*, Vol. X, N° 19, Potsdam, 2009, pp. 44-54.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Disponible en: <https://verlagsarchivweb.ub.uni-potsdam.de/hin/hin19/rodriguez.htm>.

_____. *La historia de la caña: azúcares, aguardientes y rones en Venezuela, siglos XVI-XX*. Caracas: Alfadil, 2005.

_____. "Viajeros alemanes a Venezuela en el siglo XIX". *Akademos*, Nº 2, Caracas, 1999, pp. 89-11.

_____. *Paisajes geohistóricos cañeros en Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1986.

Rodríguez Ledesma, Xavier. *Una historia desde y para la interculturalidad*. México: Universidad Pedagógica Nacional, 2006.

Rodríguez Mirabal, Adelina. *La formación del latifundio ganadero en los llanos de Apure: 1750-1800*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1987.

_____. "Ganadería". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, pp.

www.bdigital.ula.ve

Rojas Ajmad, Diego. "Revista *Horizontes*: prensa y sociedad en la Guayana del siglo XIX". Espéculo. *Revista de estudios literarios*, N° 46, Madrid, 2010. Disponible en: <https://webs.ucm.es/info/especulo/numero46/rehorizo.html>.

Rojas Hermanos. *Anuario del Comercio, de la industria, etc. de Venezuela. Año XVI*. Caracas: Tipografía de El Cojo, 1886.

Rojas López, José. *Del agrarismo histórico a los desafíos del desarrollo territorial en Venezuela*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, Instituto de Geografía y Conservación de los Recursos Naturales, Facultad de Ciencias Forestales, 2016.

_____. "Una apreciación crítica del modelo trizonal de Humboldt-Codazzi en la geografía de Venezuela". *Procesos Históricos*. *Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año 7, N°12, Mérida (Venezuela), 2007, pp.75-90.

Rojas, Reinaldo. *Venezuela: Fiesta, imaginario político y nación.* San Felipe (Venezuela): Universidad Nacional Experimental de Yaracuy, 2011.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____.*Entre rieles. Historia del Ferrocarril en Venezuela*. Barquisimeto: Ediciones MOON, 2004.

Rojas Valeri, Emma C. *Propuestas integracionistas colombo-venezolanas a través de la construcción de ferrocarriles: 1870-1950* (Memoria de grado). Mérida (Venezuela): Universidad de los Andes, 1997.

Rojas, Vicente. "Antecedente del hato en los Llanos Occidentales". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 14, Caracas, 1986, pp. 263-274.

Rolf, Walter. *Los alemanes en Venezuela y sus descendientes 1870-1914*. Caracas: Asociación Cultural Humboldt, 1991.

Roncayolo, Luis. *El río Orinoco y sus afluentes. Navegación, industria y comercio desde 1818 hasta 1920*. Caracas: Tipografía Cosmos, 1934.

Rosales, Mario. *Elías Burguera & C^A*. Mérida (Venezuela): IMMECA, 2009.

Rosti, Pal. *Memorias de un viaje por América*. Caracas: Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, Escuela de Historia, 1968.

www.bdigital.ula.ve

Ruiz Acevedo, Isabel E. *El Puerto de Cumaná en el Comercio Atlántico y Caribeño 1786-1810* (Tesis doctoral). Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2016.

Ruiz Tirado, Mercedes. *Tabaco y Sociedad en Barinas, Siglo XVII.* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, CDCHT, 2000.

_____. "Los registros de navíos sueltos como fuente para el análisis del comercio de un producto colonial (El Tabaco de Barinas)". *Presente y Pasado. Revista de Historia*, Año 2, N° 3, Mérida (Venezuela), 1997, pp. 7-29.

_____. *Comerciantes del tabaco barinés (1600-1650).* Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1993.

Saitta, Armando. *Guía crítica de la Historia y de la Historiografía*. México: Fondo de Cultura Económica, 1996.

Salazar León, José. "Notas sobre la Economía de Carúpano a fines del siglo XIX". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 3, Vol. I, Caracas, 1983, pp. 221-218.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Salazar, Temístocles. "Tienda de Raya". En: Fundación Polar. *Diccionario Multimedia de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 2000.

Samudio, Edda (Coord.). "Plazas y Mercados venezolanos. Espacios de encuentro, intercambio y poder". *El Desafío de la Historia*, Año 10, N° 58, Caracas, 2017.

_____. "Cumaná. El puerto primigenio en la tierra de Gracia". *El Desafío de la Historia*, Año 6, N° 45, p. 66.

_____. *Las haciendas jesuíticas de las misiones de los llanos del Casanare, Meta y Orinoco.* San Cristóbal (Venezuela): Universidad Católica del Táchira, 1993.

_____. *Las haciendas del Colegio San Francisco Javier de la Compañía de Jesús en Mérida. 1628-1767*. Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1985.

Sánchez Manzano, Víctor. "Las rutas comerciales Cojedes-Carabobo 1849-1859. Por los llanos de El Baúl". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 45, Año 12, Caracas, 1994, pp. 19-33.

www.bdigital.ula.ve

Sanoja Obediente, Mario. *Historia sociocultural de la economía Venezolana*. Caracas: Banco Central de Venezuela, 2011.

Santella, Ramón. "La dinámica del espacio venezolano durante el gobierno de Gómez". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N°12, Año 3, Vol. III, Caracas, 1985, pp. 629-636.

Santiago, José Armando. "Los sistemas de transporte y la articulación del territorio venezolano desde finales del siglo XIX". *Ágora*, N° 17, Trujillo, 2006, pp. 45-83.

Serna, Justo y Anaclet Pons. *La Historia Cultural. Autores obras y lugares*. Madrid: Ediciones Akal, 2004.

Sievers, Wilhelm. *Venezuela*. Hamburgo: L. Friederischsen, 1888.

Sívoli Grisola, Alberto. *Venezuela y sus riquezas minerales*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1967.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Solarte, Sulay. *La agricultura como factor de desarrollo en la región zuliana*. Mérida (Venezuela): ULA, 1994.

Straka, Tomas. *Instauración de la república liberal autocrática. Claves para su interpretación 1830-1899*. Caracas: Fundación Rómulo Betancourt, 2010.

Stradelli, Ernando y Orsi de Mombello. *Expedición a las fuentes del Orinoco (1887-1888) / Apuntes de un viaje y observaciones sobre Venezuela (1883-1899)*. Caracas: Fundación de Promoción Cultural de Venezuela. Colección Viajeros y Descripciones, 1991.

Subero, Jesús Manuel. *Orígenes de la Cultura Margariteña*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1987.

Tallaferro, Julio Cesar. *La Hacienda de Los Estanques. 1721-1877* (Trabajo de Ascenso). Mérida (Venezuela): Universidad de Los Andes, 1979.

Tallenay, Jenny de. *Recuerdos de Venezuela. (Apuntes de viaje).* Caracas: Ediciones del Ministerio de Educación, Dirección de Cultura y Bellas Artes, 1954.

www.bdigital.ula.ve

_____. *Souvenirs du Venezuela. Notes de voyage*. París: Librairie Plon, 1884.

Tavera Acosta, Bartolomé. *Anales de Guayana.* Caracas: Auyantepuy, 1954.

Tenti, María. "Los Estudios Culturales, la Historiografía y los sectores subalternos". *Trabajo y Sociedad*, Vol. XVI, N° 18, Argentina, 2012, pp. 317-329. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/3873/387334690020.pdf>.

Toro, Fermín. *Reflexiones sobre la ley de 10 de abril de 1834*. Caracas: Imprenta de Valentín Espinal, 1845.

Tosta, Virgilio. *Historia de Barinas 1864-1892*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1989.

Trujillo Mascia, Naudy. *Historia Social y Económica de la Ganadería y la Sanidad Animal en las Sabanas del Rio Sarare del Estado Lara 1870-1936*. Barquisimeto: R&R Imagen y Publicidad C.A., 2014.

_____ y Javitt Jiménez, Milva. "La ganadería en las sabanas del río Sarare: objetivo militar durante la Independencia y la Guerra Federal de Venezuela".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Mayéutica. Revista Científica de Humanidades y Artes, Año 6, Vol. VI, Barquisimeto, 2018, pp. 95-143. Disponible en: <https://revistas.uclave.org/index.php/mayeutica/article/view/1734>.

Tucek, S. F. *Oro y diamantes en Venezuela*. Caracas-Madrid: Edime, 1956.

Universidad Central de Venezuela. *Agustín Codazzi, Arquitecto del territorio*. *Simposio-Foro 26-27 de octubre de 2000.* Caracas: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UCV, 2000.

Universidad de Murcia. "Aquellos viejos carros. Pascual López Llopar. Lugares con encanto. Santa María". *Jumilla de Antaño,* Nº 1, Murcia, 2009, pp. 5-29.

Urdaneta Quintero, Arlene. "El Zulia del siglo XIX en la construcción de la nación en Venezuela". *Revista de Ciencias Sociales*, N° 3, Vol. 1, Maracaibo, 2008, pp. 590-603. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/280/28011676012.pdf>.

"Intereses y rivalidades regionales en la Venezuela Caribeña". *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, N° 4, Año 2, Barranquilla, 2006, pp. 1-54. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85520405>.

www.bdigital.ula.ve

_____. "San José de Cúcuta en el comercio marabino del siglo XIX". *Boletín Americanista*, N° 38, Barcelona (España), 1988, pp. 247-258. Disponible en: <https://raco.cat/index.php/BoletinAmericanista/article/view/98545>.

Urquiola, Rafael. *La Navegación a través del Río Masparro en Barinas*. Valencia (Venezuela) Universidad de Carabobo, 1999.

Urteaga, Eguzki. "Orígenes e inicios de los estudios culturales". *Gazeta de Antropología*, N° 25, Granada, 2009, pp. 1-7. Disponible en: <https://www.ugr.es/~pwlac/G25_23Eguzki_Urteaga.html>.

Uslar Pietri, Arturo. "Fetichismo del Pasado". En: *Medio Milenio de Venezuela*. Caracas: Los Libros de El Nacional, 2008, p.516.

Vannini de Gerulewicz, Marisa. *La influencia francesa en Venezuela*. Caracas: Fundavag Ediciones, 2018.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Vargas Angulo, Raquel. "La Familia Burguera como Categoría Cultural en el Estudio de la Inmigración y Construcción de Territorialidad en el Imaginario Social de la Región Merideña". *Fermentum*, Vol. 24, N° 71, Mérida (Venezuela), 2014, pp. 299-306.

Vargas, Hernando. "De la mula al avión: notas para una historia social de la infraestructura de transporte en Colombia". *Revista de Estudios Sociales*, N° 12, Colombia, 2002, pp. 13-21. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81501202>.

Vázquez, Belín. "El comercio marabino en las postrimerías del gobierno hispánico". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N°14, Año 4, Caracas, 1986, pp. 165-176.

Veloz, Ramón. *Economía y Finanzas de Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984.

Villegas, Griselda. *Economía Fluvial por el Río Masparro (1786-1937)* (Tesis de maestría). Portuguesa: Universidad de Carabobo, Maestría en Historia de Venezuela, 2016.

www.bdigital.ula.ve

Viso Carpintero, Carlos. "La Presencia francesa en Paria (1528-1918)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 21, Vol. VI, Caracas, 1988, pp. 9-38.

Vivas Pineda, Gerardo. *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana.* Caracas: Fundación Polar, 1998.

Vivas Ramírez, Fabricio. "Añil". En: Fundación Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988, Tomo I, pp. 147-149.

Wallerstein, Immanuel (Coord.). *Abrir las Ciencias Sociales.* México: Siglo XXI, 1996.

Wallerstein, Immanuel. *El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. México: Siglo XXI, 1979.

Walsh, Catherine. *Estudios Culturales Latinoamericanos. Retos desde y sobre la región andina*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Abya-Yala, 2003.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

_____. *Pensamiento crítico y matriz (de)colonial*. Quito: UASB/Abya Yala, 2005.

_____, Álvaro García Linera y Walter Mignolo. *Interculturalidad, descolonización del Estado y del conocimiento*. Buenos Aires: Editorial Signo, 2006.

_____. "Interculturalidad y colonialidad del poder: Un pensamiento y posicionamiento otro desde la diferencia colonial". En: Santiago Castro-Gómez y Ramón Grosfoguel (Eds.). *El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica en el capitalismo global*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores, 2007.

_____. "Son posibles unas ciencias sociales/culturales otras? Reflexiones en torno a epistemologías decoloniales". *Nómadas*. N° 26, Bogotá, 2007, pp. 102-113.

_____. "Colonialidad, conocimiento y diáspora afro-andina: Construyendo etnoeducación e interculturalidad en la universidad". En: Eduardo Restrepo y Axel Alejandro Rojas (Eds.). *Conflicto e (in)visibilidad. Retos en los estudios de la gente negra en Colombia*. Popayán: Editorial Universidad del Cauca, 2004.

_____. *Estudios Culturales Latinoamericanos. Retos desde y sobre la región andina*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2003.

Weinberg, Gregorio. "Prólogo. El género de los viajeros". En: Amadeo Frezier. *Relación del viaje por el mar del sur.* Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1982, Nº 99, pp. IX-LVI.

Wilhelm Sievers. *Venezuela.* Hamburg: L. Friederichsen & Co., 1888.

Wolf, Eric. *Europa y los pueblos sin historia*. México: Fondo de Cultura Económica, 1987.

Yépez Colmenares, Germán. "Higiene y Salud en la ciudad de Caracas en el siglo XIX (1870-1877)". *Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, N° 15, Año 15, Caracas, 1997, pp. 7-32.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Zarama Rincón, Rosa Isabel. "Protagonistas del guzmancismo bajo la mirada de viajeros extranjeros." *Procesos Históricos*. *Revista de Historia y Ciencias Sociales*, Año VII, N° 14, Mérida (Venezuela), 2008, pp. 61-90.

Zea, Leopoldo. *América como conciencia*. México: Universidad Nacional Autónoma, 1972.

Zerpa, Alfonso J. *Explotación y comercio de plumas de garza en Venezuela (Fines del siglo XIX Principios del siglo XX).* Caracas: Ediciones del Congreso de la República, 1998.

Zozaya Figuera, Dionisio. *La industria minera de Venezuela*. Caracas: Ministerio de Energía y Minas, 1978.

ARTÍCULOS DE PRENSA

Boletín de Noticias.

"Ferrocarril de Pto-cabello á Valencia". En: *Boletín de Noticias*, N° 217, Mes XI (Pto-Cabello, 4 de septiembre de 1890).

www.bdigital.ula.ve

Correo de Barcelona.

"Embarque de ganado". En: *Correo de Barcelona*, Año1, Mes 1, N° 3 (Barcelona-Venezuela, 11 de agosto de 1900).

El Acarigueño.

"Aviso". En: *El Acarigueño*, N° 2, Año 1, Mes 1 (Acarigua, 14 de abril de 1894).

"Despedida". En: *El Acarigueño*, N° 3, Año 1, Mes 1 (Acarigua, 21 de abril de 1894).

El Agricultor.

El Agricultor. Órgano de intereses agrícolas del distrito Junín, N°4, Año 1 (Táchira-Rubio, 10 de Febrero de 1897).

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El Andino.

"Andes. Intereses generales". En: *El Andino*, N°1, Mes I (Betijoque, 27 de noviembre de 1891).

El Avisador Hispano Americano.

El Avisador Hispano Americano, N° 2019, Año IV (Nueva York, 10 de marzo de 1890), p. 3.

El Avisador. Diario de Noticias y anuncios.

"Anuncio". En: *El Avisador. Diario de Noticias y anuncios*, N° (Barcelona-Venezuela, miércoles 6 de abril de 1892).

"Vino toni-nutritivo de Bugeaud". En: *El Avisador*, N° 40 (Barcelona-Venezuela, Jueves 21 de abril de 1892).

El Cojo Ilustrado.

"Puerto de Ciudad Bolívar". *El Cojo Ilustrado*, Año V, N° 110 (Caracas, 15 de julio de 1896), p. 561.

www.bdigital.ula.ve

"Viajeros en la Chalana de la Draga de la Compañía ´The Yuruary Dredging Co´". *El Cojo Ilustrado*, Año VIII, N° 180 (Caracas, 15 de junio de 1899), p. 409.

"Empleados de ferrocarril". *El Cojo Ilustrado*, N° 188 (Caracas, 1899), p. 679

"Minas de Naricual. Grupos de obreros de la mina". En: *El Cojo Ilustrado*, N° 232 (Caracas, 15 de agosto de 1901), p. 514.

"Calle de Bolívar. Barcelona". En: *El Cojo Ilustrado*, N° 236 (Caracas, 15 de octubre de 1901).

"Altagracia de Orituco". En: *El Cojo Ilustrado*, N° 258 (Caracas, mes… 1902) p. 569.

"Orillas de la laguna". *El Cojo Ilustrado*, N° 254 (Caracas, 1902), p. 448.

"Arriero cargando burros". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XII (Caracas, 15 de marzo de 1903), p. .

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

"Las verduras. Estudio a lápiz". En: *El Cojo Ilustrado,* Año XII (Caracas, 15 de marzo de 1903), p. .

"Coro: palacio de Gobierno". En: *El Cojo Ilustrado*, N° 309 (Caracas, mes… 1904), p. 673.

"Río Caribe-Hacienda de cacao. Propietario: Domicio Loero". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVI, N° 314 (Caracas, 15 de Enero de 1905), pp. 79 y 85.

"Puente Grita-Ferrocarril de Táchira". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVI, N° 314 (Caracas, 15 de Enero de 1905), p. 455.

"Estado Falcón: Campos de Cumarebo". En: *El Cojo Ilustrado*, N° 314 (Caracas, mes… 1905), p. 69.

"Paisajes nacionales". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XV, N° 3445 (Caracas, 1 de mayo de 1906), p. 318.

"Paisaje del Yuaruari". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVI, Nº 364 (Caracas, 15 de febrero de 1907), p. 144.

www.bdigital.ula.ve

"Explotación de minas". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVI, Nº 371 (Caracas, 1 de junio de 1907), p. 353.

"Río Yuaruary: vado en verano para entrar al Callao". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVI, N° 371 (Caracas, 1 de junio de 1907), p. 336.

"Caminos Regionales: Aguadores de Barcelona". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVII, Nº 386 (Caracas, 15 de enero de 1908), p. 65.

"Costumbres Regionales -Vendedores de yerba-(Carúpano)". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVII, Nº 390 (Caracas, 15 de enero de 1908), p. 199.

"Exportación de balatá". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVII, Nº 387 (Caracas, 1 de febrero de 1908), p. 104.

"Exportación de balatá: Upata. Guayana-Establecimiento del señor Clemente Lioni". En: *El Cojo Ilustrado,* Año XVII, Nº 387 (Caracas, 1 de febrero de 1908), p. 99.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

"Guayana: Viajeros en los campos de Upata". En: *El Cojo Ilustrado*, Año XVII, Nº 394 (Caracas, 15 de mayo de 1908), p. 301.

***El Comercio*.**

"Caballeriza". En: *El Comercio*, N° 54, Año I, mes VII (Puerto Cabello, 15 de mayo de 1877).

"Movimiento Marítimo". En: *El Comercio*, N° 54, Año I, mes VII (Puerto Cabello, 15 de mayo de 1877).

"Aviso público". En: *El Comercio*, N°54, Año I, mes VII (Puerto Cabello, 15 de Mayo de 1877).

El Conciliador.

El Conciliador, N° 1, Año 1, Mes 1 (San Carlos, 11 de abril de 1886).

"Calles". En: *El Conciliador*, N° 7, Año 1, Mes 2 (San Carlos, 28 de mayo de 1886).

www.bdigital.ula.ve

El Correo Mercantil, comercio, literatura, ciencias y variedades.

"Aviso de hoy". En: *El Correo Mercantil, comercio, literatura, ciencias y variedades*, N°7, Año I, mes II (Coro, viernes 29 de junio de 1894).

El Cronista.

El Cronista, Año 1, mes 1, N° 1 (Aragua de Barcelona, Octubre 13 de 1887).

El Deber.

El Deber, N° 3, Mes 2 (Píritu, Portuguesa, 30 agosto de 1891).

El Economista.

El Economista, N° 11, Año I, mes III (Caracas, sábado 15 de junio de 1889).

***El Federalista. Diario de la Tarde*.**

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

"Observaciones". En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 1, mes II, N°33 (Caracas, lunes 7 de septiembre de 1863), p.1.

"Comercio. Precios corrientes. Artículos exportab.". En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 1, mes II, N° 33 (Caracas, lunes 7 de septiembre de 1863), p.1.

"Puerto Cabello". En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 1, mes II, N° 33 (Caracas, lunes 7 de septiembre de 1863), p. 1.

Mejía, F. "Remitidos. Apure. Cada cosa á su tiempo". En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año II, mes VII, N° 456 (Caracas, jueves 9 de febrero de 1865), p. 3.

"Boletín noticioso. Victoria de La Guaira." En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 7°, mes VIII, N° 1950 (Caracas, lunes 7 de marzo de 1870), p. 1.

"Victoria de Lezama". En: *El Federalista. Diario de la Tarde*, Año 7°, mes VIII, N° 1950 (Caracas, lunes, 7de marzo de 1870), p. 1.

El Fonógrafo.

E. López Rivas (Ed.). *El Fonógrafo* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Editorial Nuevas Ideas, 1996.

www.bdigital.ula.ve

El Imparcial.

"Viaje General Nicolás Rolando". En: *El Imparcial*, Año 1, Mes 9, N° 37 (Barcelona-Venezuela, 8 de marzo de 1895).

"El Arriero (Criollo)". En: *El Imparcial*, Año 1, N° 85, Mes 80 (Barcelona-Venezuela, 16 de marzo de 1895).

"Aviso. The Guanta Company Limited". En: *El Imparcial*. Año 1, N° 50 (Barcelona-Venezuela, 3 de julio de 1895).

"Perjuicios á los importadores de mercancías". En: *El Imparcial*, Año 2, N° 55 (Barcelona-Venezuela, 7 de agosto de 1895).

"Anuncio". En: *El Imparcial*, Año 2, N° 59 (Barcelona-Venezuela, 4 de septiembre de 1895).

"Viaje. General Nicolás Rolando". En: *El Imparcial*, Año 2, Mes 19, N° 78 (Barcelona-Venezuela, 15 de enero de 1896).

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

El Semanario de Apure.

"Correo". *El Semanario de Apure*, N° 150, Año IV, Mes I (San Fernando, 19 de agosto de 1876).

"Matadero público". En: *El Semanario de Apure*, N° 150, Año IV, Mes I (San Fernando, 19 de Agosto de 1876).

El Venezolano.

"De venta". *El Venezolano*, Nº 101 (Caracas, 22 de marzo de 1842).

"Pérdida de un burro". *El Venezolano*, Nº 109 (Caracas, 14 de mayo de 1842).

"Extravío". *El Venezolano*, Nº 117 (Caracas, 28 de junio de 1842).

"En cambio". *El Venezolano*, (2 de septiembre de 1842).

"Bestias perdidas". *El Venezolano*, Nº 144 (Caracas, 22 de noviembre de 1842).

"Bestias de alquiler". *El Venezolano*, Nº 148 (Caracas, 13 de diciembre de 1842).

"Mérida". *El Venezolano*, Nº 151 (Caracas, 3 de enero de 1843).

"Varios negocios". *El Venezolano*, N° 151 (Caracas, 3 de enero de 1843).

"Aviso importante. Carros y carretas". *El Venezolano*, Nº 160 (Caracas, 7 de febrero de 1843).

"De venta". *El Venezolano*, Nº 160 (Caracas, 7 de febrero de 1843).

El Zulia Ilustrado

E. López Rivas (Ed.). *El Zulia Ilustrado* (Ed. Facsimilar). Maracaibo: Fundación Belloso, 1965.

La Alianza.

"Cosecha". En: *La Alianza*, N° 1, Año I, Mes I (Tinaquillo, 11 de mayo de 1895).

La Alianza, N° 2, Año I, Mes I (Tinaquillo, 18 de mayo de 1895).

"Carretera". En: *La Alianza*, N° 5, Año I, Mes I (Tinaquillo, 8 de Junio de 1895).

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Gaceta oficial de los Estados Unidos de Venezuela

Gaceta oficial**.** Caracas (Números 1872-1894)

PÁGINAS WEB

Fundación John Boulton: https://fundacionjohnboulton.org/

Archivo Histórico de la Universidad Central de Venezuela (UCV): http://www.ucv.ve/organizacion/secretaria-general/coordinacion-de-la-secretaria-general/direccion-de-archivo-central/departamento-de-archivo-central.html#:~:text=Est%C3%A1%20conformado%20por%20todos%20los,grado%20y%20Actas%20de%20ex%C3%A1menes.

Archivo Nacional de Venezuela: https://www.anhvenezuela.org.ve/

Archivo histórico de Miraflores: https://biblat.unam.mx/es/revista/boletin-del-archivo-historico-de-miraflores

Biblioteca Nacional de Venezuela: http://sisbiv.bnv.gob.ve/

AUDIOVISUALES

www.bdigital.ula.ve

Roncayolo, Malena. "De Navío Ron y Chocolate". Documental dirigido por Malena Roncayolo. Venezuela: Filmaffinity, 2011, 90'. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=qfnke2hDaEg>.

DOCUMENTOS DE ARCHIVO

Repositorio documental de la Biblioteca Febres Cordero, Mérida-Venezuela (RDBFC)

RDBFC. "Comunicación oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores subscrita por J. P. Rojas Paúl, fechada el 20 de diciembre de 1869". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Miguel Nicando Guerrero", Caja 1, Fol. l.

RDBFC. "Notificación de situación de Guerra en Capacho. Táriba, 20 de septiembre de 1895". Fuente: Fondo: "Documentos varios". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Otros Febres Corderos", Caja 1.

RDBFC. "Pasaporte que se le concede a José Trinidad Morillo para que conduzca una mula que pondrán a disposición en Mérida. Septiembre 27 de 1860". Sección Manuscritos,

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Documentos S. XIX y XX.

RDBFC. "Carta de Salomón Delgado Chalbaud, enviada a Mérida a Jesús Febres Cordero. Coche, Junio 29 de 1912". Sección Manuscritos, Fondo "Otros Febres Cordero", Serie Epiménides Febres Cordero.

RDBFC. "Comunicación enviada al Ciudadano Jefe Civil del Distrito, contentiva de la Resolución que el Gobierno del Estado ha dictado desde San Cristóbal. Mérida, agosto 8 de 1889, 26° y 31°". Sección Manuscritos, Fondo "Otros Febres Cordero", Serie Epiménides Febres Cordero.

RDBFC. "Documento de Pago firmado por el General Ezequiel Zamora. 18 de mayo de 1859. Año 1 de la Federación. Con notas al margen de 1863". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Otros Febres Cordero", Caja 1.

RDBFC. "Correspondencia de la Secretaria de Fomento, para la apertura de un camino para el tránsito y comercio de Venezuela y Colombia dirigida al Doctor Miguel N. Guerrero. Caracas, enero 20 de 1868". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

www.bdigital.ula.ve

RDBFC. "Correspondencia dirigida al Agente Confidencial de los Estados Unidos de Venezuela en Cúcuta por parte de R. M. Maldonado, solicitando el despliegue de fuerzas para captura del General Eduardo Pérez, por fuga e intentos de invasión del Rio Zulia-Catatumbo, y con esas medidas poder garantizar el orden y el intercambio mercantil en los Puertos de Maracaibo y La Grita. San Cristóbal, noviembre 10 de 1868". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Carta de invitación de la Compañía de Telégrafos de Cúcuta para el Agente Confidencial de Venezuela, razón de inauguración de la línea de telégrafos de Cúcuta con San Antonio del Táchira solicitando su presencia a dicho evento. Firmada por Felipe Romero. San José de Cúcuta, enero 20 de 1869". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Correspondencia de acuse de recibo del Ministerio de Relaciones Exteriores emitida por J. P. Rojas Paúl, para el Ciudadano M. N. Guerrero Agente Confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta, información de estar al tanto sobre la paz en los Estados Zulia, Mérida, Apure y Táchira y medidas para control del desorden en la Aduana de San Antonio. Caracas, marzo 20 de 1869". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

RDBFC. "Circular del Ministerio de Relaciones exteriores para el Señor Cónsul. Indicándose sobre las funciones consulares de cada funcionario, solicitando el desempeño y cumplimento del suministro de datos políticos, estadísticos, industriales, comercio y aduana, evaluación de precios e información de mejoras industriales para la disminución del contrabando. Firmado por J. P. Rojas Paul. Caracas, abril 23 de 1869". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Venezuela para conocimiento del Cónsul de Venezuela y del Comercio, sobre uno contribución extraordinaria aprobada por la legislatura por veinte meses del veinte por ciento sobre los derechos de importación que se acusen en todas las aduanas de la República. Contribución que se aplica a las mercancías con certificaciones consulares firmada por J.J. Rojas Paúl. Caracas, Mayo 3 de 1869". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Correspondencia oficial en agradecimiento del Ministerio de Fomento escrita por Francisco Conde para Nicandro Guerrero. Agente Confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta, sobre la publicación del método de cultivo del añil y extracción del índigo realizado por José María Davison en el Boletín Industrial de Bogotá. Caracas, julio 20 de 1869". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Comunicación Dirigida a Miguel Nicandro Guerrero, Agente confidencial de Venezuela, en relación a las amenazas de perturbación del orden público. Mérida, agosto 20 de 1869". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. Comunicación del Ministerio de Relaciones Exteriores enviada al Ciudadano Dr. Miguel N. Guerrero Agente Confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta, informándole de estar al tanto sobre decreto de clausura de Puerto de Maracaibo y autorizando el permiso de apertura de camino de Zulia a Colombia para el traslado de bultos. Caracas, septiembre 17 de 186". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "La Agricultura como "una de las fuentes principales de la riqueza nacional". Circular de la *Sociedad Agrícola Nacional Central*. *Dirección de Riqueza Territorial*. Caracas, 22 de octubre de 1888". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Notificación de Recibo de pago y confirmación del mismo, de José Rafael Febres Cordero al Sr. Dr. José Abél Montilla por un monto de seiscientos diez

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

pesos o dos mil cuatrocientos cuarenta bolívares. San Cristóbal, abril 30 de 1889". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Comunicado de Hermanos Berti, José Agustín Berti, Rodolfo Berti y Alejandro Boué dirigido al Registrado principal de Mérida. Notificando sobre una sociedad establecida entre San Cristóbal y San José de Cúcuta, informando también sobre sus gestiones a realizar en asuntos de comercio, distribución de venta al mayor y detal y asuntos mercantiles. San Cristóbal, San José de Cúcuta, octubre 12 de 1894". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Carta de Máximo Briceño para el Señor Dr. Domingo Hernandez Bello, comunicándole estar al tanto de la entrega de los derechos de Registro a la casa Boulton de Valera y sobre el pago de Bs: 70. 66 de los derechos del mes de octubre. Trujillo: 2 de diciembre de 1894". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Carta del Señor Jesus Alarza al Señor Doctor José Domingo Hernandez notificando que enviara a la Casa Boulton de Valera los derechos de registro del Señor José Domingo Hernandez. Betijoque, diciembre 11 de 1894". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Carta de José M. Briceño para el Señor Dr. D. H. Bello. Disculpándose por retardo para enviar a la Casa Boulton el producto de los derechos de registro que corresponde a esa Oficina Superior. Carache: 1 de febrero de 1895". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Carta de Máximo Briceño para el Señor Dr. Domingo H. Bello en Mérida, solicitándole que retire las remisiones de dinero de los derechos producidos de las oficinas de Trujillo y Arminticio entre octubre, noviembre y diciembre, depositados en la Casa Boulton de Valera quedando pendientes las del mes de enero de las correspondientes oficinas. Trujillo 11 de febrero de 1895". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Carta enviada desde la Casa H. L Boulton, Jr., & C^{A}. Maracaibo y Valera dirigida al Señor Doctor D. Hernandez Bello, señalándole que debe revisar una cuenta corriente vigente a su nombre y ofreciéndole una mesa de brandy

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Ingles. Valera, 30 de abril de 1895". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Carta de P. R. Rincones, Jr. Company 124 Front Street, New York para el Señor Don Elio Burguera informando sobre llegada en vapor por bulto postal de 1 dz. De navajas de afeitar marca «Al Angle», para los Sres Breuner Möller & Co. Indicándose sobre intercambio comercial entre Colombia y Venezuela, así como la baja del precio del café y exportación de oro para la Patria. Tovar. Diciembre 7 de 1911". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Solicitud de permiso que hace Tulio A. Febres Cordero a la Aduana de La Guaira para embarcar en el vapor nacional "Venezuela" un baúl con diversos objetos con destino a Maracaibo. La Guaira, 10 de julio de 1912". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Carta de Van Dissel Rode de C^{A}. Hamburgo. Maracaibo, San Cristóbal, Rubio, San José de Cúcuta, para el Señor Elio Burguera en Tovar, solicitando informes e impresiones de la moralidad, conocimiento en materia de agricultura y responsabilidad monetaria de Salvador y José Domingo Bottaro para establecer venta de finca en el estado Táchira. Maracaibo: 23 de noviembre de 1912". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

RDBFC. "Carta enviada desde Compagnie Française Clementina Joud & C@. Avenida Sur. Para la Señora Magdalena de Burguera manifestándole el envío en vapor "Manzanares" Caja No. 6116, 1 traje de terciopelo negro cuyos costos de envío son de Bs. 238,60 cargados a la cuenta de la Señora. Caracas 11 de diciembre de 1924". Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ARCHIVO GENERAL DEL ESTADO MÉRIDA. Expediente de mejora al camino de los callejones. Mérida, 1846. Fuente: Archivo General del Estado Mérida. Fondo Asamblea Legislativa.1846 15/33. 4 Fol.

BIBLIOTECA NACIONAL.. Carta promocional firmada por el comerciante alemán
Juan Nölck. Litografía del comercio, Caracas, 28 de octubre de 1893. Biblioteca Nacional. Caracas-Venezuela. Sección de Libros Raros y Manuscritos.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

www.bdigital.ula.ve

APÉNDICE DOCUMENTAL

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

www.bdigital.ula.ve

APÉNDICE N° 1.

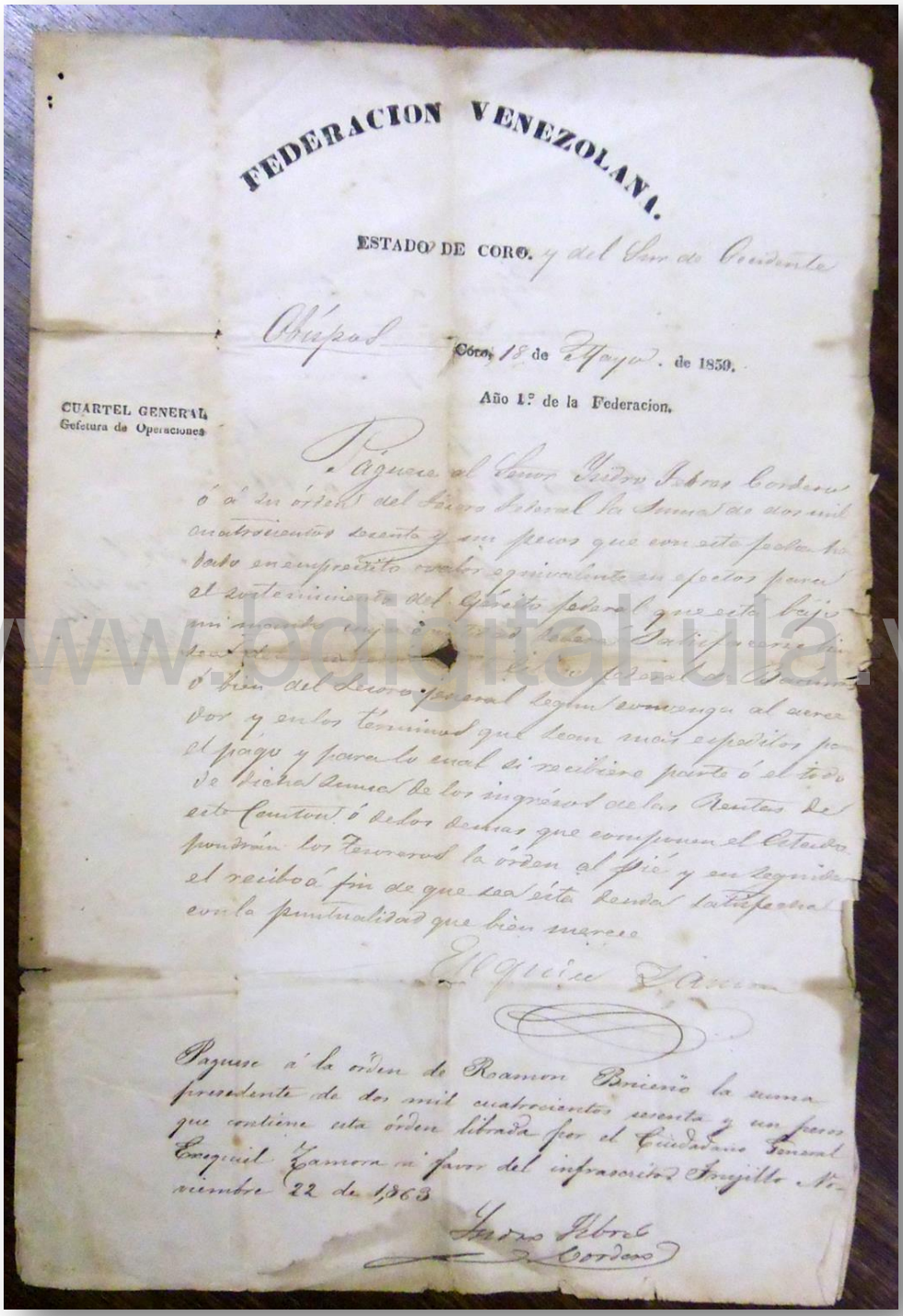
Documento de Pago firmado por el General Ezequiel Zamora. Coro, 18 de mayo de 1859. Año 1 de la Federación (Con notas al margen de 1863).

Fuente: Repositorio documental de la Biblioteca Febres Cordero, Mérida-Venezuela[872]. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Otros Febres Cordero", Caja 1.

[872] En adelante RDBFC.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



FEDERACION VENEZOLANA.

ESTADO DE CORO. y del Gran de Occidente

Obispal Coro, 18 de 24 mayo de 1850.

Año 1º de la Federacion.

CUARTEL GENERAL
Gefatura de Operaciones

Pague al Señor Pedro Pedro Cordero ó á su órden del Tesoro Federal la Suma de dos mil cuatrocientos sesenta y un pesos que con este pedazo ha sido encontrado valor equivalente en efectos para el entretenimiento del Ejército federal que está bajo mi mando y [illegible] Para [illegible] ó bien del Tesoro general legítimo venga al cobrador y en los términos que sean mas expedidos para el pago y para lo cual si necesitare parte ó el todo de dichas Sumas de los ingresos de las Rentas de este Cantón ó de los demas que componen el Estado pondrán los Tenedores la órden al pié y en seguida el recibo á fin de que sea esta cuenta satisfecha con la puntualidad que bien merece

El Gefe de Operaciones

Pague á la órden de Ramon Briceño la suma procedente de dos mil cuatrocientos sesenta y un pesos que contiene esta órden librada por el Ciudadano General Exequiel Zamora en favor del infrascrito Trujillo Noviembre 22 de 1863

Pedro Pedro Cordero

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 2.

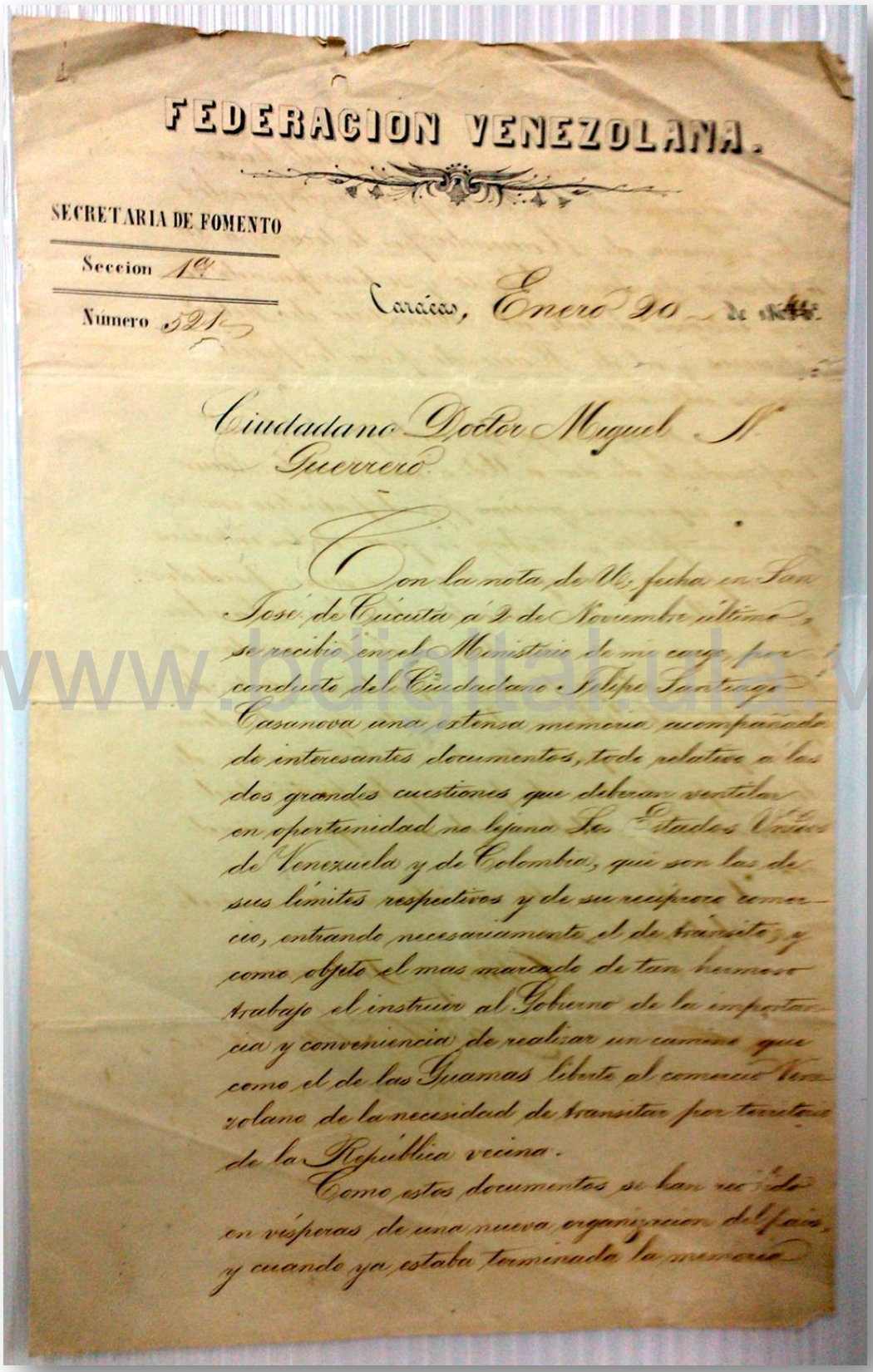
Correspondencia de la Secretaria de Fomento, para la apertura de un camino para el tránsito y comercio de Venezuela y Colombia dirigida al Doctor Miguel N. Guerrero. Caracas, enero 20 de 1868.

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



FEDERACION VENEZOLANA.

SECRETARIA DE FOMENTO

Seccion 1ª

Número 521

Caracas, Enero 20 de 1[illegible]

Ciudadano Doctor Miguel N. Guerrero

Con la nota de Ud. fecha en San José de Cúcuta á 2 de Noviembre último, se recibió en el Ministerio de mi cargo por conducto del Ciudadano Felipe Santiago Casanova una extensa memoria acompañada de interesantes documentos, todo relativo á las dos grandes cuestiones que deberán ventilar en oportunidad no lejana los Estados Unidos de Venezuela y de Colombia, que son las de sus límites respectivos y de su recíproco comercio, entrando necesariamente el de tránsito; y como objeto el mas marcado de tan honroso trabajo el instruir al Gobierno de la importancia y conveniencia de realizar un camino que como el de los Guamas libere al comercio Venezolano de la necesidad de transitar por territorio de la República vecina.

Como estos documentos se han recibido en vísperas de una nueva organizacion del país, y cuando ya estaba terminada la memoria

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 3.

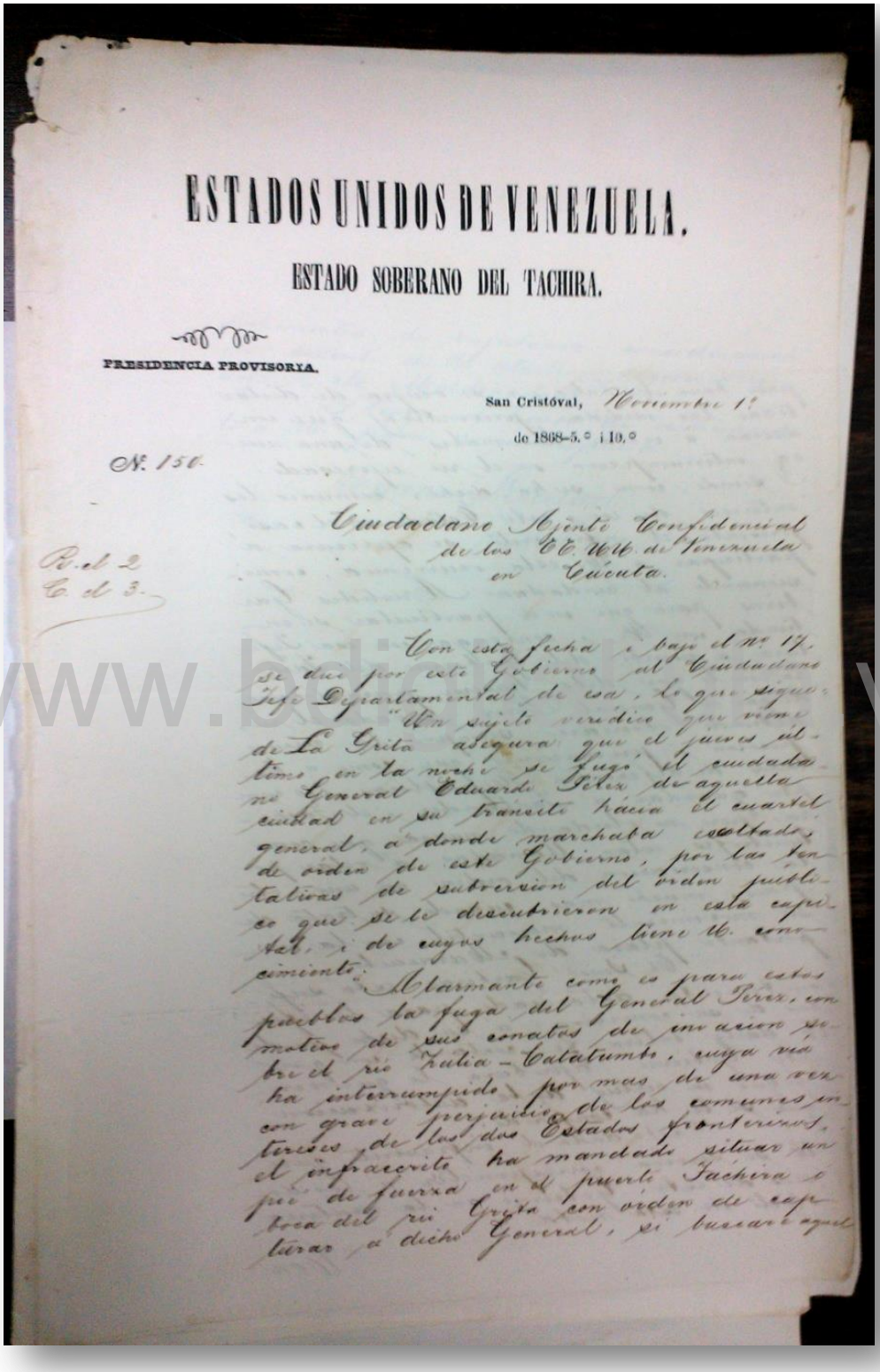
Correspondencia dirigida al Agente Confidencial de los Estados Unidos de Venezuela en Cúcuta por parte de R. M. Maldonado, solicitando el despliegue de fuerzas para captura del General Eduardo Pérez, por fuga e intentos de invasión del Rio Zulia-Catatumbo, y con esas medidas poder garantizar el orden y el intercambio mercantil en los Puertos de Maracaibo y La Grita. San Cristóbal, noviembre 10 de 1868.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

ESTADO SOBERANO DEL TACHIRA.

PRESIDENCIA PROVISORIA.

San Cristóval, Noviembre 1º de 1868-5.º i 10.º

Nº. 150.

Ciudadano Agente Confidencial de los EE. UU. de Venezuela en Cúcuta.

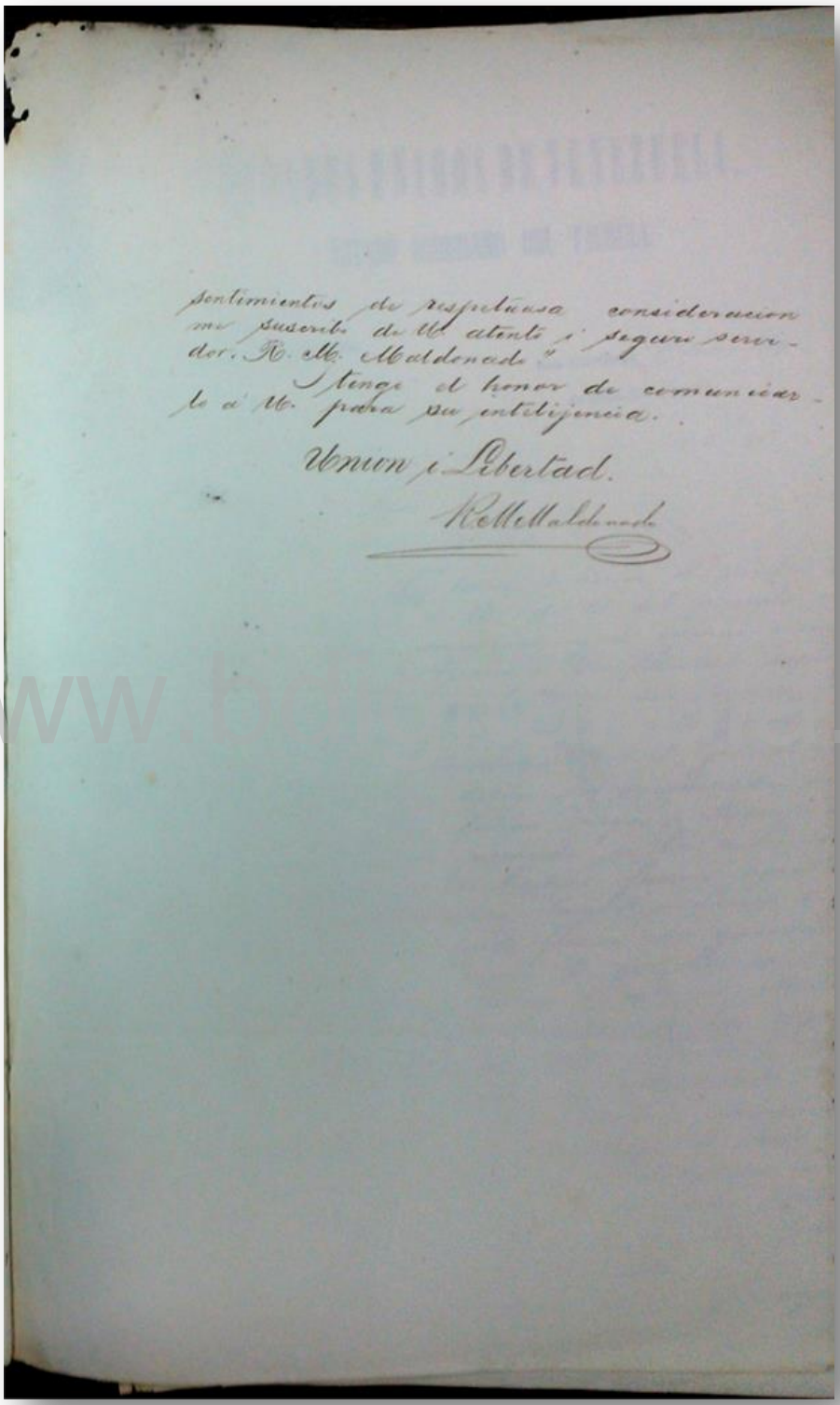
R. el 2
C. el 3.

Con esta fecha i bajo el Nº. 17, se dice por este Gobierno al Ciudadano Jefe Departamental de esa, lo que sigue:

"Un sujeto verídico que viene de La Grita asegura que el jueves último en la noche se fugó el ciudadano General Eduardo Pérez de aquella ciudad en su tránsito hácia el cuartel general, a donde marchaba escoltado, de órden de este Gobierno, por las tentativas de subversion del órden público que se le descubrieron en esta capital, i de cuyos hechos tiene U. conocimiento.

Alarmante como es para estos pueblos la fuga del General Pérez, con motivo de sus conatos de invasion sobre el rio Zulia – Catatumbo, cuya vía ha interrumpido por mas de una vez con grave perjuicio de los comunes intereses de los dos Estados fronterizos, el impávido ha mandado situar un pie de fuerza en el puerto Táchira o boca del rio Grita con órden de capturar a dicho General, si buscare aquel

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



sentimientos de respetuosa consideracion
me suscribo de U. atento i seguro servi-
dor. R. M. Maldonado"

Tengo el honor de comunicar-
lo a U. para su intelijencia.

Union i Libertad.

R. M. Maldonado

www.bdigital.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 4.

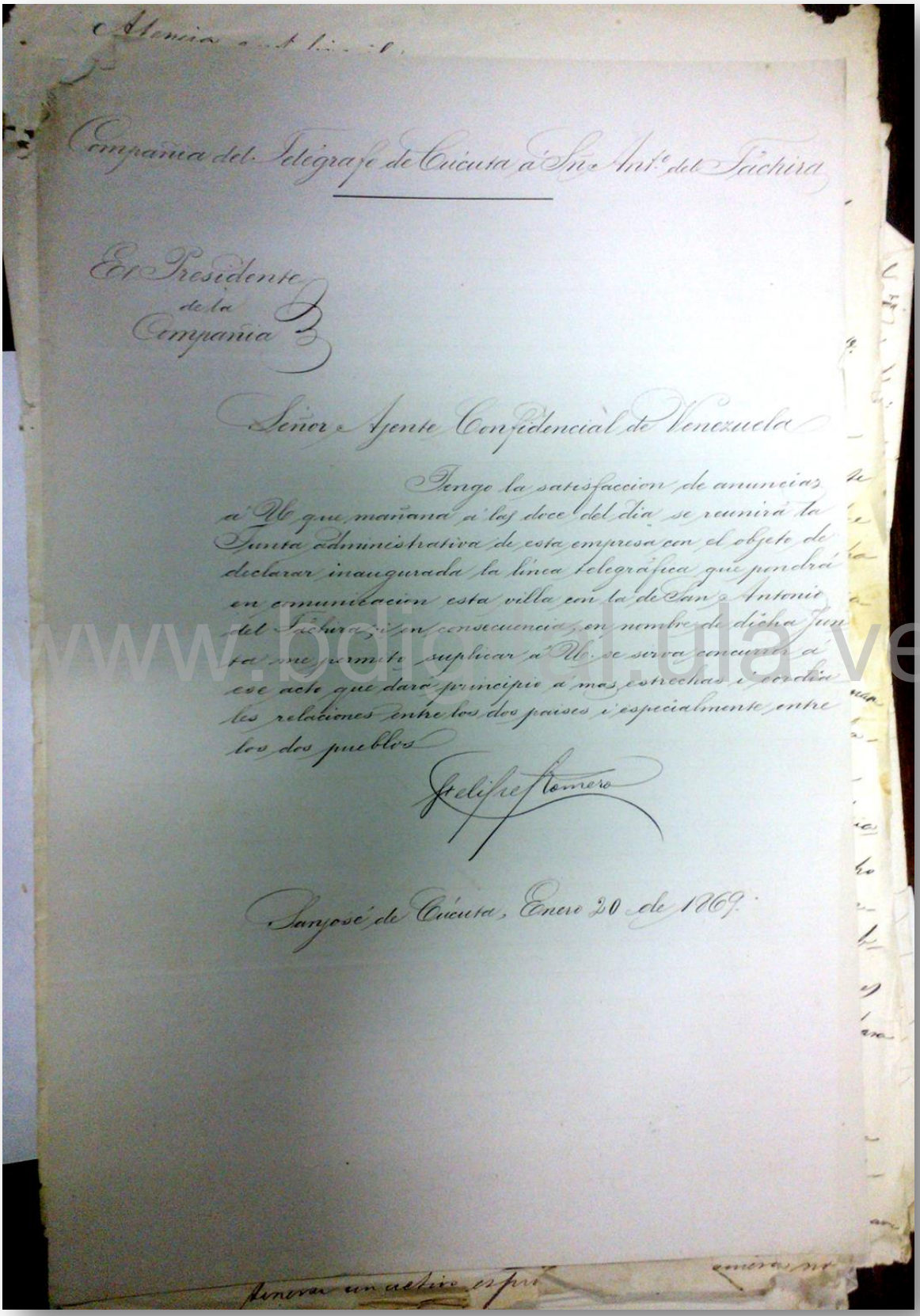
Carta de invitación de la Compañía de Telégrafos de Cúcuta para el Agente Confidencial de Venezuela, a razón de la inauguración de la línea de telégrafos de Cúcuta con San Antonio del Táchira, solicitando su presencia ha dicho evento. Firmada por Felipe Romero. San José de Cúcuta, enero 20 de 1869.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Compañia del Telégrafo de Cúcuta á San Antº del Táchira

El Presidente
de la
Compañia

Señor Agente Confidencial de Venezuela

Tengo la satisfaccion de anunciar
á Ud que mañana á las doce del dia se reunirá la
Junta administrativa de esta empresa con el objeto de
declarar inaugurada la línea telegráfica que pondrá
en comunicacion esta villa con la de San Antonio
del Táchira y en consecuencia, en nombre de dicha jun-
ta me permito suplicar á Ud se sirva concurrir a
ese acto que dará principio á mas estrechas y cordia-
les relaciones entre los dos paises y especialmente entre
los dos pueblos

Felipe Romero

Sanjosé de Cúcuta, Enero 20 de 1869.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 5.

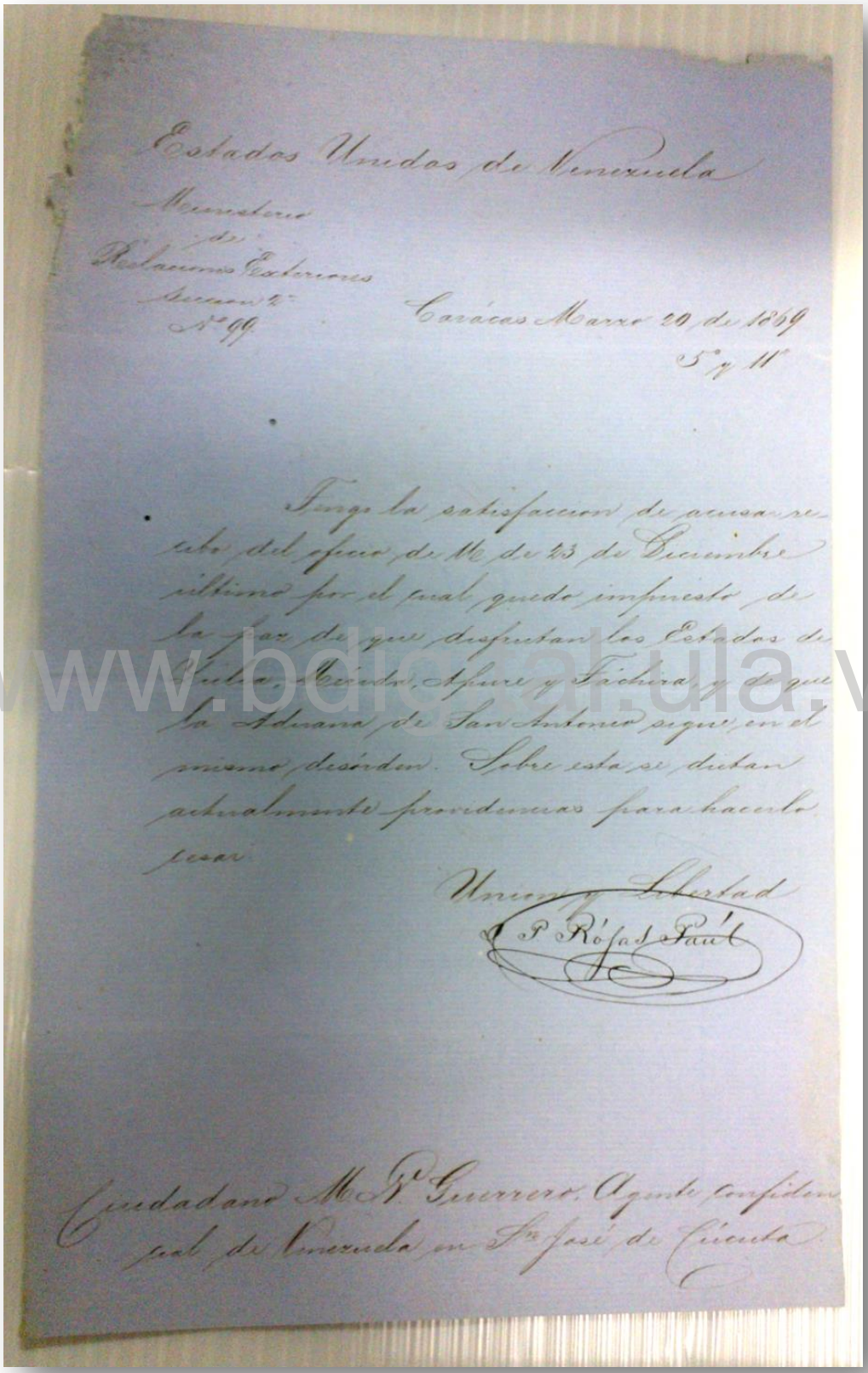
Correspondencia de acuse de recibo del Ministerio de Relaciones Exteriores emitida por J. P. Rojas Paúl, para el Ciudadano M. N. Guerrero Agente Confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta. Notificación de estar al tanto sobre la paz en los Estados Zulia, Mérida, Apure y Táchira y medidas para el control del desorden en la Aduana de San Antonio. Caracas, 20 de marzo de 1869.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Estados Unidos de Venezuela
Ministerio
de
Relaciones Exteriores
Seccion 2ª
Nº 99.

Caracas Marzo 29 de 1869
5 y 11

Tengo la satisfaccion de acusar recibo del oficio de Ud de 23 de Diciembre ultimo por el cual quedo impuesto de la paz de que disfrutan los Estados de Zulia, Merida, Apure y Tachira y de que la Aduana de San Antonio sigue en el mismo desórden. Sobre esta se dictan actualmente providencias para hacerlo cesar.

Union Libertad
P. Rójas Paul

Ciudadano M. P. Guerrero. Agente confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 6.

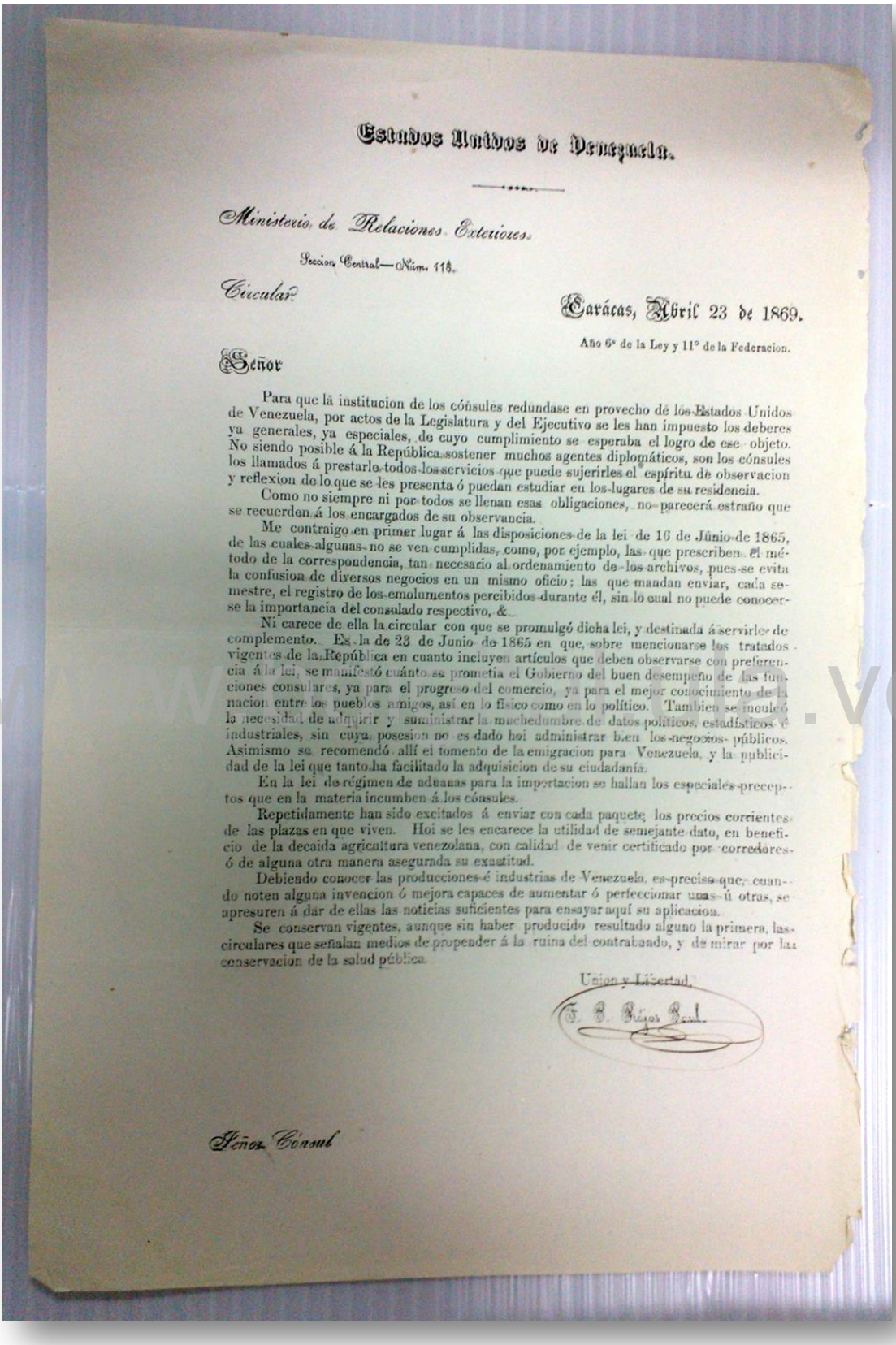
Circular del Ministerio de Relaciones exteriores para el Señor Cónsul. Indicándose sobre las funciones consulares de cada funcionario, solicitando el desempeño y cumplimento del suministro de datos políticos, estadísticos, industriales, comercio y aduana, evaluación de precios e información de mejoras industriales para la disminución del contrabando. Firmado por J. P. Rojas Paul. Caracas, 23 de abril de 1869.

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Estados Unidos de Venezuela.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Seccion Central—Núm. 118.

Circular.

Caracas, Abril 23 de 1869.

Año 6° de la Ley y 11° de la Federacion.

Señor

Para que la institucion de los cónsules redundase en provecho de los Estados Unidos de Venezuela, por actos de la Legislatura y del Ejecutivo se les han impuesto los deberes ya generales, ya especiales, de cuyo cumplimiento se esperaba el logro de ese objeto. No siendo posible á la República sostener muchos agentes diplomáticos, son los cónsules los llamados á prestarle todos los servicios que puede sujerirles el espíritu de observacion y reflexion de lo que se les presenta ó puedan estudiar en los lugares de su residencia.

Como no siempre ni por todos se llenan esas obligaciones, no parecerá estraño que se recuerden á los encargados de su observancia.

Me contraigo en primer lugar á las disposiciones de la lei de 16 de Junio de 1865, de las cuales algunas no se ven cumplidas, como, por ejemplo, las que prescriben el método de la correspondencia, tan necesario al ordenamiento de los archivos, pues se evita la confusion de diversos negocios en un mismo oficio; las que mandan enviar, cada semestre, el registro de los emolumentos percibidos durante él, sin lo cual no puede conocerse la importancia del consulado respectivo, &.

Ni carece de ella la circular con que se promulgó dicha lei, y destinada á servirle de complemento. Es la de 23 de Junio de 1865 en que, sobre mencionarse los tratados vigentes de la República en cuanto incluyen artículos que deben observarse con preferencia á la lei, se manifestó cuánto se prometia el Gobierno del buen desempeño de las funciones consulares, ya para el progreso del comercio, ya para el mejor conocimiento de la nacion entre los pueblos amigos, así en lo físico como en lo político. Tambien se inculcó la necesidad de adquirir y suministrar la muchedumbre de datos políticos, estadísticos é industriales, sin cuya posesion no es dado hoi administrar bien los negocios públicos. Asimismo se recomendó allí el fomento de la emigracion para Venezuela, y la publicidad de la lei que tanto ha facilitado la adquisicion de su ciudadanía.

En la lei de régimen de aduanas para la importacion se hallan los especiales preceptos que en la materia incumben á los cónsules.

Repetidamente han sido excitados á enviar con cada paquete los precios corrientes de las plazas en que viven. Hoi se les encarece la utilidad de semejante dato, en beneficio de la decaida agricultura venezolana, con calidad de venir certificado por corredores ó de alguna otra manera asegurada su exactitud.

Debiendo conocer las producciones é industrias de Venezuela, es preciso que, cuando noten alguna invencion ó mejora capaces de aumentar ó perfeccionar unas ú otras, se apresuren á dar de ellas las noticias suficientes para ensayar aquí su aplicacion.

Se conservan vigentes, aunque sin haber producido resultado alguno la primera, las circulares que señalan medios de propender á la ruina del contrabando, y de mirar por la conservacion de la salud pública.

Union y Libertad.

J. B. Báez Sal.

Señor Consul

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 7.

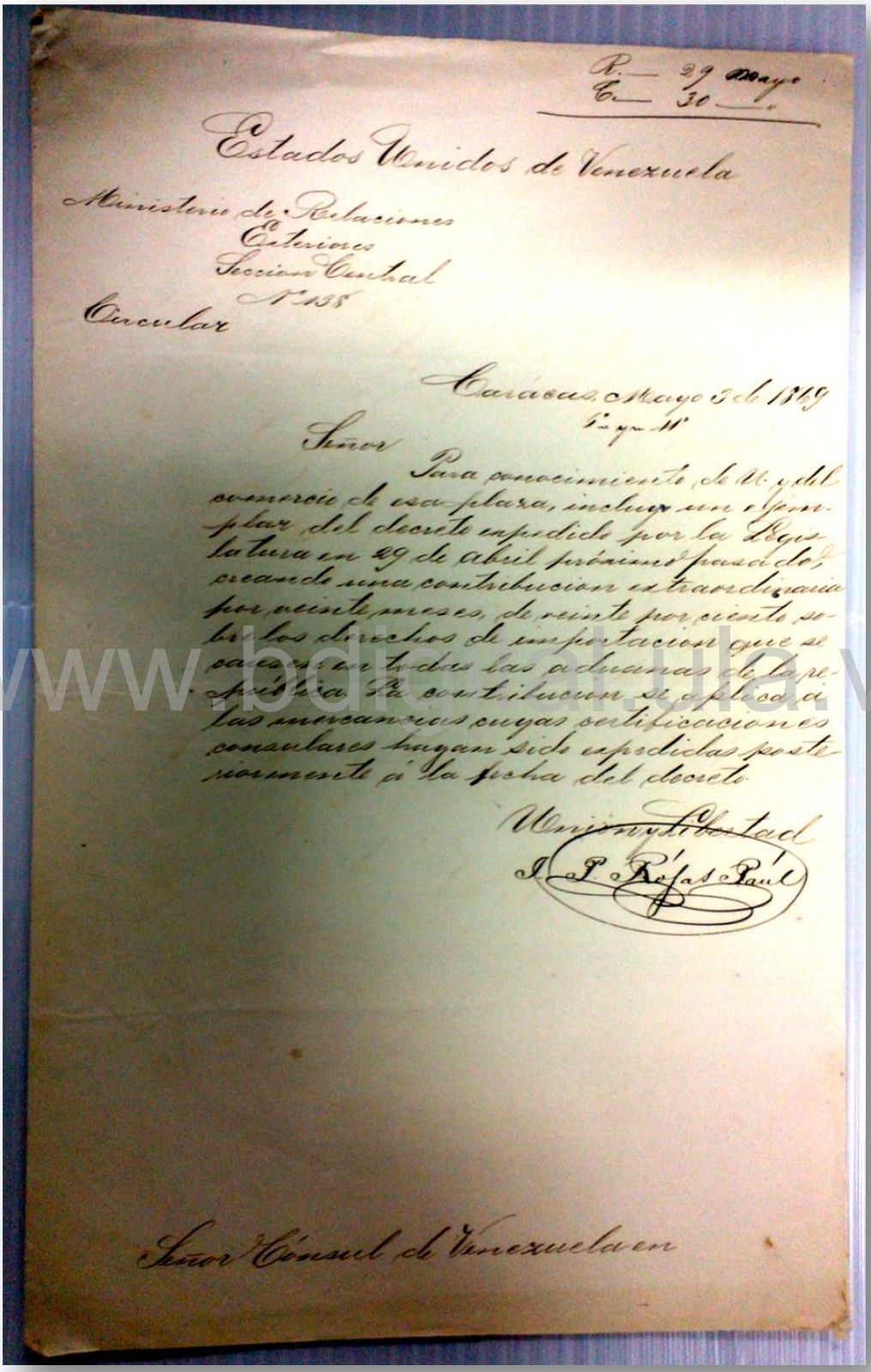
Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Venezuela para conocimiento del Cónsul de Venezuela y del Comercio, sobre una contribución extraordinaria aprobada por la legislatura por veinte meses del veinte por ciento sobre los derechos de importación que se acusen en todas las aduanas de la República. Contribución que se aplica a las mercancías con certificaciones consulares firmada por J.J. Rojas Paúl. Caracas, 3 de mayo de 1869.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



R.— 29 Mayo
C.— 30 "

Estados Unidos de Venezuela

Ministerio de Relaciones
Exteriores
Seccion Central
N 238

Circular

Caracas, 8 Mayo de 1869
5ª y 11ª

Señor

Para conocimiento de M. y del comercio de esa plaza, incluyo un ejemplar del decreto espedido por la Legislatura en 29 de abril próximo pasado, creando una contribucion extraordinaria por veinte meses, de veinte por ciento sobre los derechos de importacion que se causen en todas las aduanas de la República. La contribucion se aplica á las mercancías cuyas certificaciones consulares hayan sido espedidas posteriormente á la fecha del decreto.

Dios y Libertad
J. P. Rojas Paul

Señor Cónsul de Venezuela en

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 8.

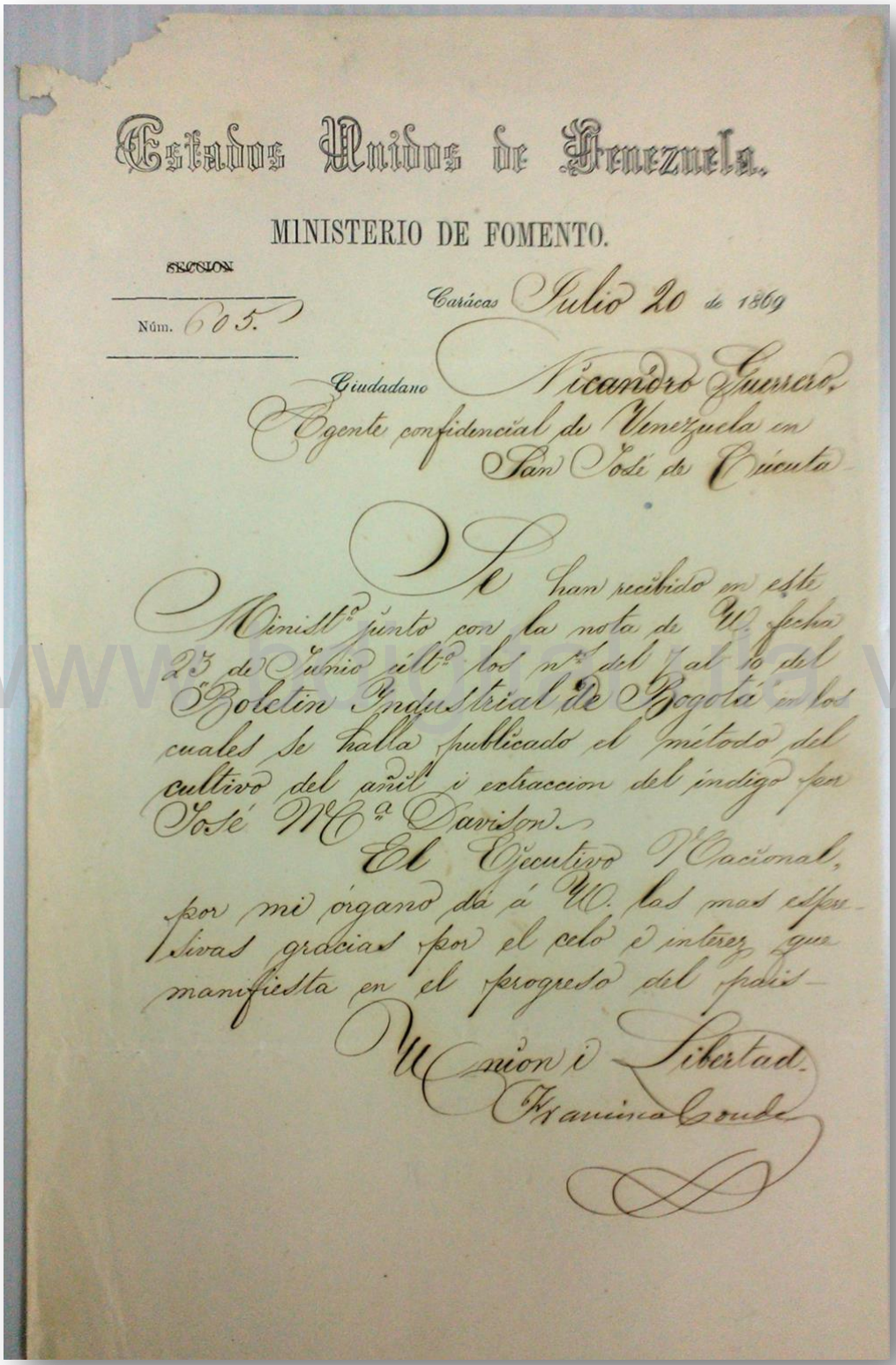
Correspondencia oficial en agradecimiento del Ministerio de Fomento escrita por Francisco Conde para Nicandro Guerrero. Agente Confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta, sobre la publicación del método de cultivo del añil y extracción del índigo realizado por José María Davison en el Boletín Industrial de Bogotá. Caracas, julio 20 de 1869.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Estados Unidos de Venezuela.

MINISTERIO DE FOMENTO.

SECCION

Núm. 605.

Caracas Julio 20 de 1869

Ciudadano Nicanor Guerrero
Agente confidencial de Venezuela en
San José de Cúcuta

Se han recibido en este Ministº junto con la nota de U. fecha 23 de Junio últº los nºs 181 y 182 del Boletin Industrial de Bogotá en los cuales se halla publicado el método del cultivo del añil i extraccion del jindigo por José Mª Davison.

El Ejecutivo Nacional, por mi órgano dá á U. las mas efusivas gracias por el celo i interes que manifiesta en el progreso del pais.

Union i Libertad.
Fran[illegible] Conde

www.bdigital.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 9.

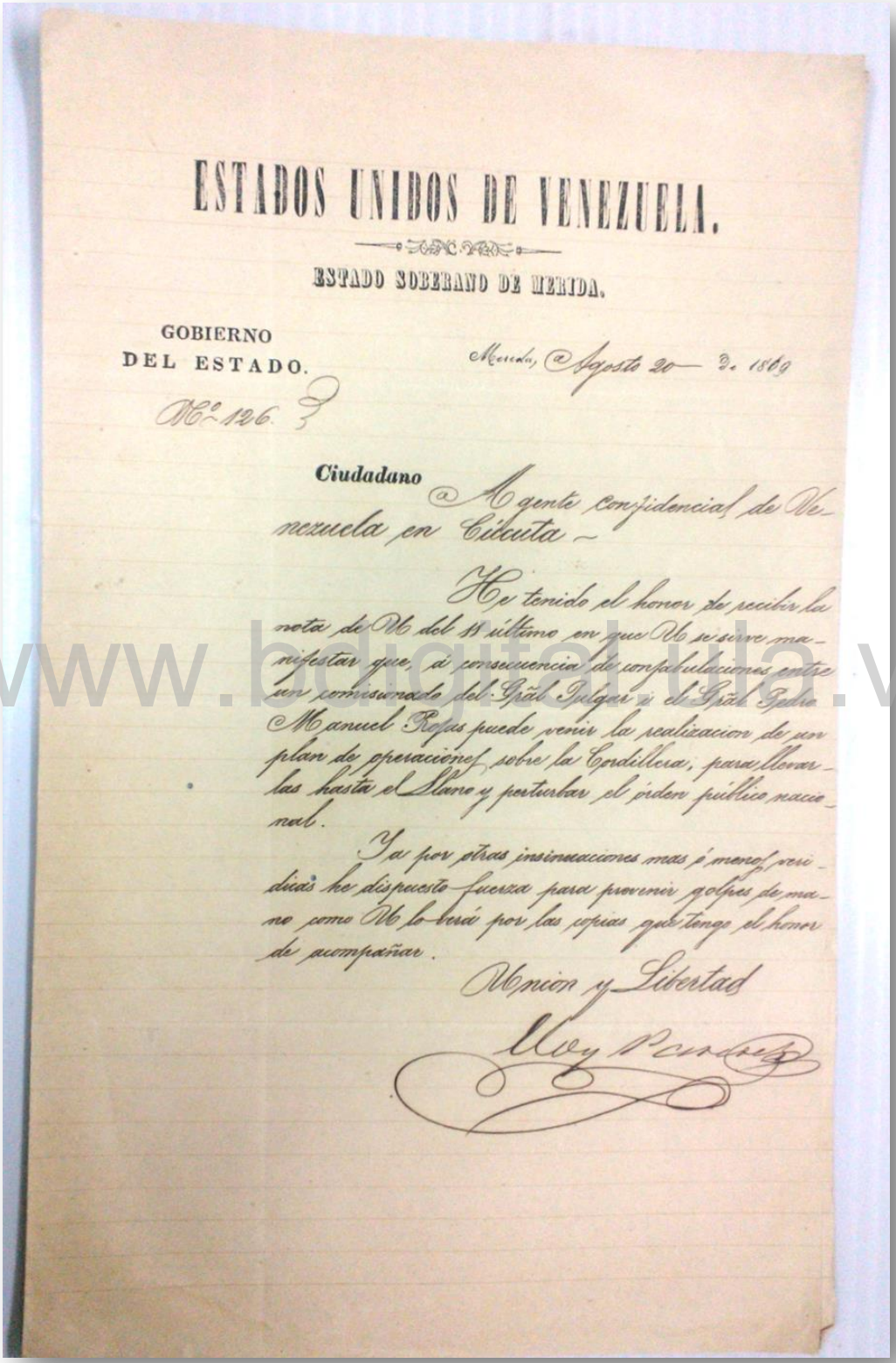
Comunicación Dirigida a Miguel Nicandro Guerrero, Agente confidencial de Venezuela, en relación a las amenazas de perturbación del orden público. Mérida, agosto 20 de 1869.

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.

ESTADO SOBERANO DE MERIDA.

GOBIERNO
DEL ESTADO.

Mérida, @ Agosto 20 de 1869

Nº 126.

Ciudadano

@ Agente confidencial de Venezuela en Cúcuta.

He tenido el honor de recibir la nota de Vd del 18 último en que Vd se sirve manifestar que, á consecuencia de complicaciones entre un comisionado del Gral Iglesias y el Gral Pedro Manuel Rojas puede venir la realizacion de un plan de operaciones sobre la Cordillera, para llevarlas hasta el Llano y perturbar el orden público nacional.

Ya por otras insinuaciones mas ó menos precisas he dispuesto fuerza para prevenir golpes de mano como Vd lo verá por las copias que tengo el honor de acompañar.

Union y Libertad

Uno illegible

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

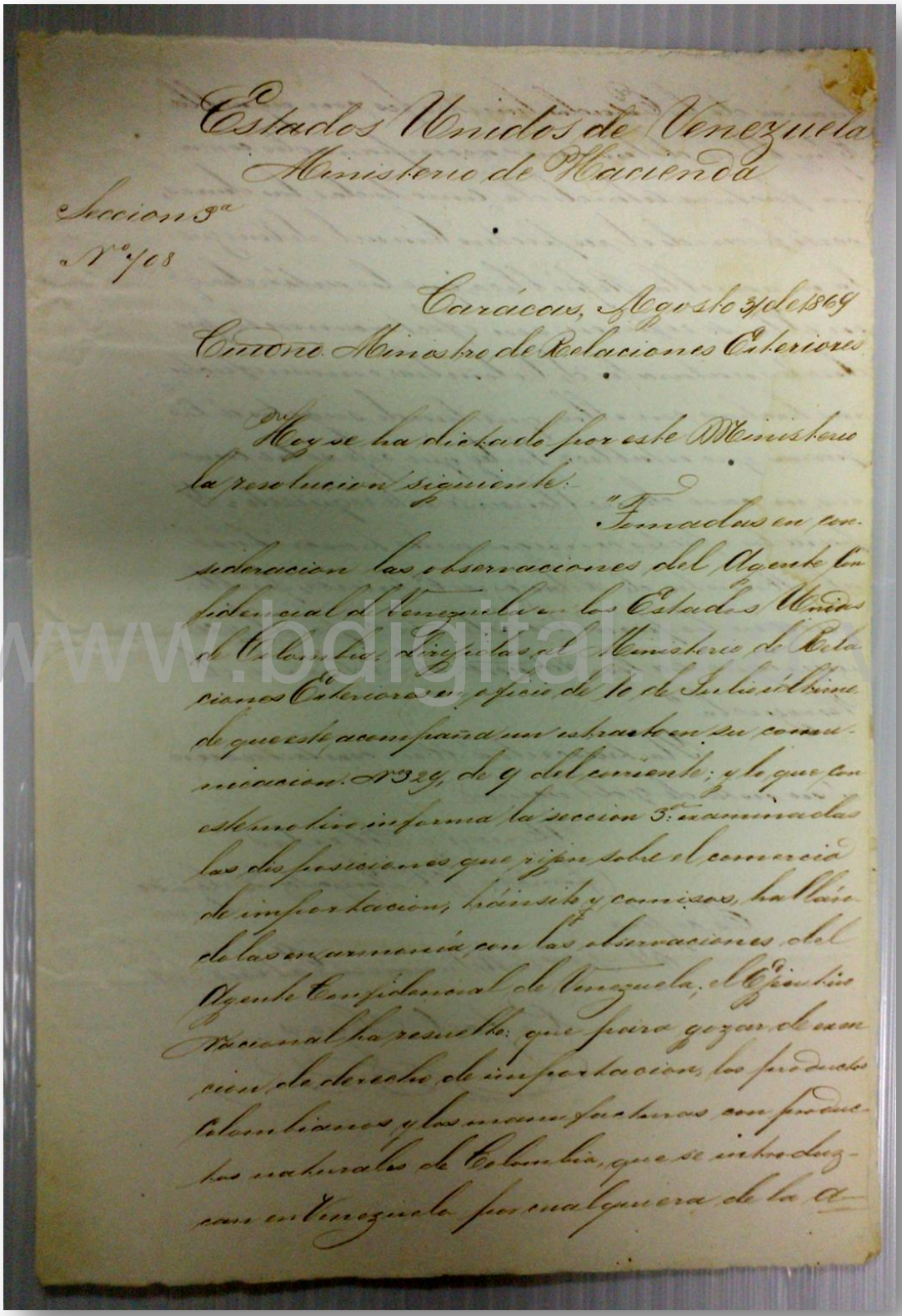
APÉNDICE N° 10.

Comunicación del Ministerio de Hacienda, enviada al Ministro de Relaciones Exteriores, informando a cerca de resolución legal sobre el comercio de importaciones, transito y comisos de productos y manufacturas importados de Colombia a Venezuela, Caracas, agosto 31 de 1869.

www.bdigital.ula.ve

Fondo *Antonio Febres Cordero.*
Repositorio Documental de la Biblioteca Febres Cordero.
Mérida-Venezuela. Sección Manuscritos. Documentos S. XIX y XX

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Estados Unidos de Venezuela
Ministerio de Hacienda

Seccion 3ª
Nº 708

Caracas, Agosto 3 de 1869

Ciudadano Ministro de Relaciones Exteriores

Hoy se ha dictado por este Ministerio la resolucion siguiente:

"Enterados en consideracion las observaciones del Agente Confidencial de Venezuela en los Estados Unidos de Colombia, Ingeniero del Ministerio de Relaciones Exteriores en oficio de 16 de Julio último de que este acompaña un extracto en su comunicacion Nº 329, de 9 del corriente; y lo que con este motivo le informa la seccion 3ª encargada de las dos posiciones que rijen sobre el comercio de importacion, bárnisado y camisas, ha venido en armonía con las observaciones del Agente Confidencial de Venezuela, el Ejecutivo Nacional ha resuelto: que para gozar de exencion de derecho de importacion, los productos colombianos y las manufacturas con procedencia natural de Colombia, que se introduzcan en Venezuela por cualquiera de la

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

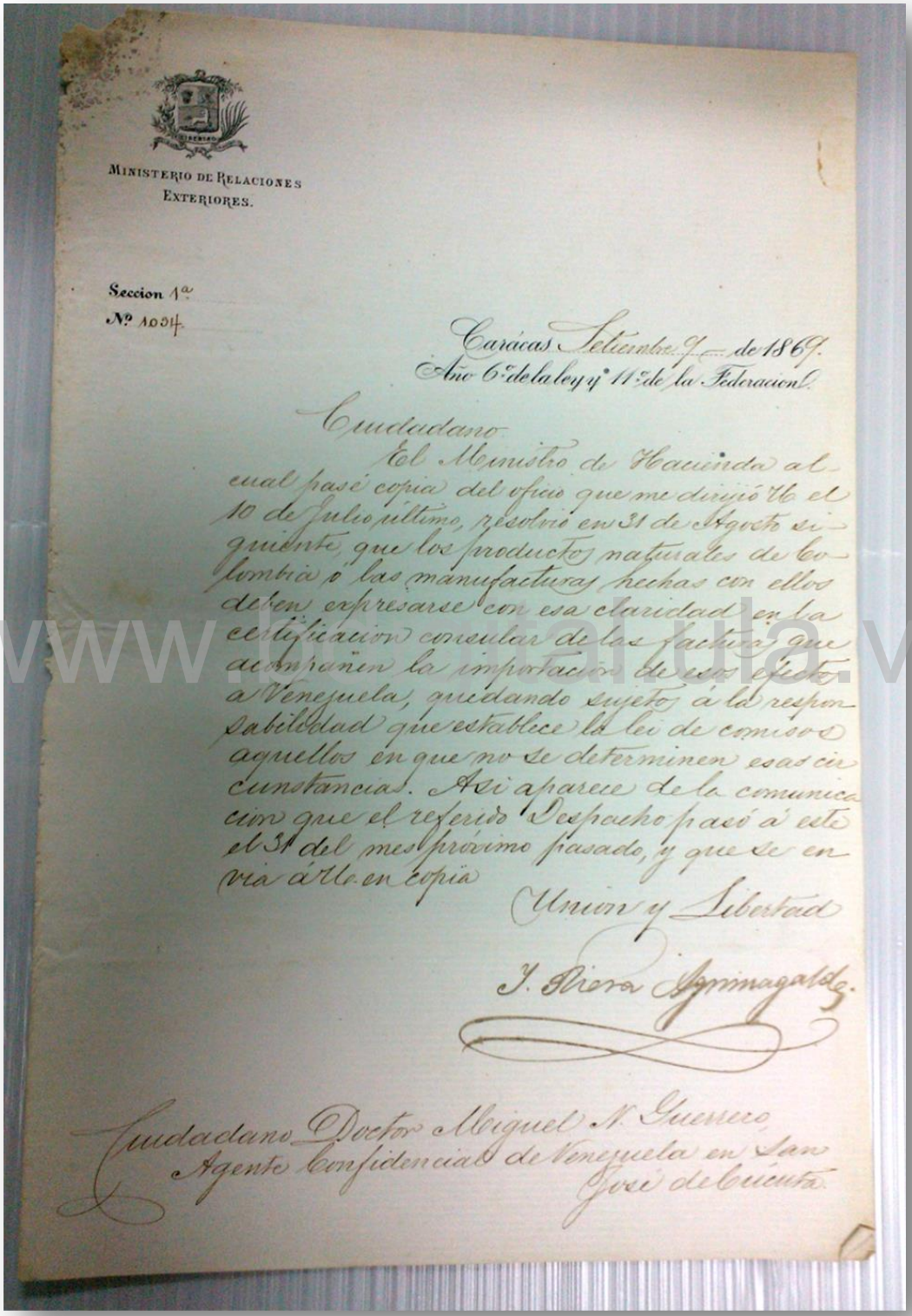
APÉNDICE N° 11.

Comunicación dirigida al Ciudadano Doctor Miguel N. Guerrero, Agente Confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta, emitida por Ministerio de Relaciones Exteriores, indicándose que desde el 31 de agosto de 1869 los productos y manufacturas importados de Colombia a Venezuela deben se expresados con claridad en la certificación consular de las facturas de importación. Caracas, septiembre 9 de 1869.

www.bdigital.ula.ve

Fondo *Antonio Febres Cordero.*
Repositorio Documental de la Biblioteca Febres Cordero.
Mérida-Venezuela. Sección Manuscritos. Documentos S. XIX y XX

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

Seccion 1ª
Nº 1034

Caracas Setiembre 7 de 1869.
Año 6º de la ley y 1º de la Federacion.

Ciudadano

El Ministro de Hacienda al cual pasé copia del oficio que me dirijió Vd. el 10 de Julio último, resolvió en 31 de Agosto siguiente, que los productos naturales de Colombia ó las manufacturas hechas con ellos deben expresarse con esa claridad en la certificacion consular de las facturas que acompañen la importacion de esos efectos á Venezuela, quedando sujetos á la responsabilidad que establece la ley de comisos aquellos en que no se determinen esas circunstancias. Asi aparece de la comunicacion que el referido Despacho pasó á este el 31 del mes próximo pasado, y que se envia á Vd. en copia.

Union y Libertad

J. Rivera Aguinagalde.

Ciudadano Doctor Miguel N. Guerrero
Agente Confidencial de Venezuela en San
José de Cúcuta.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

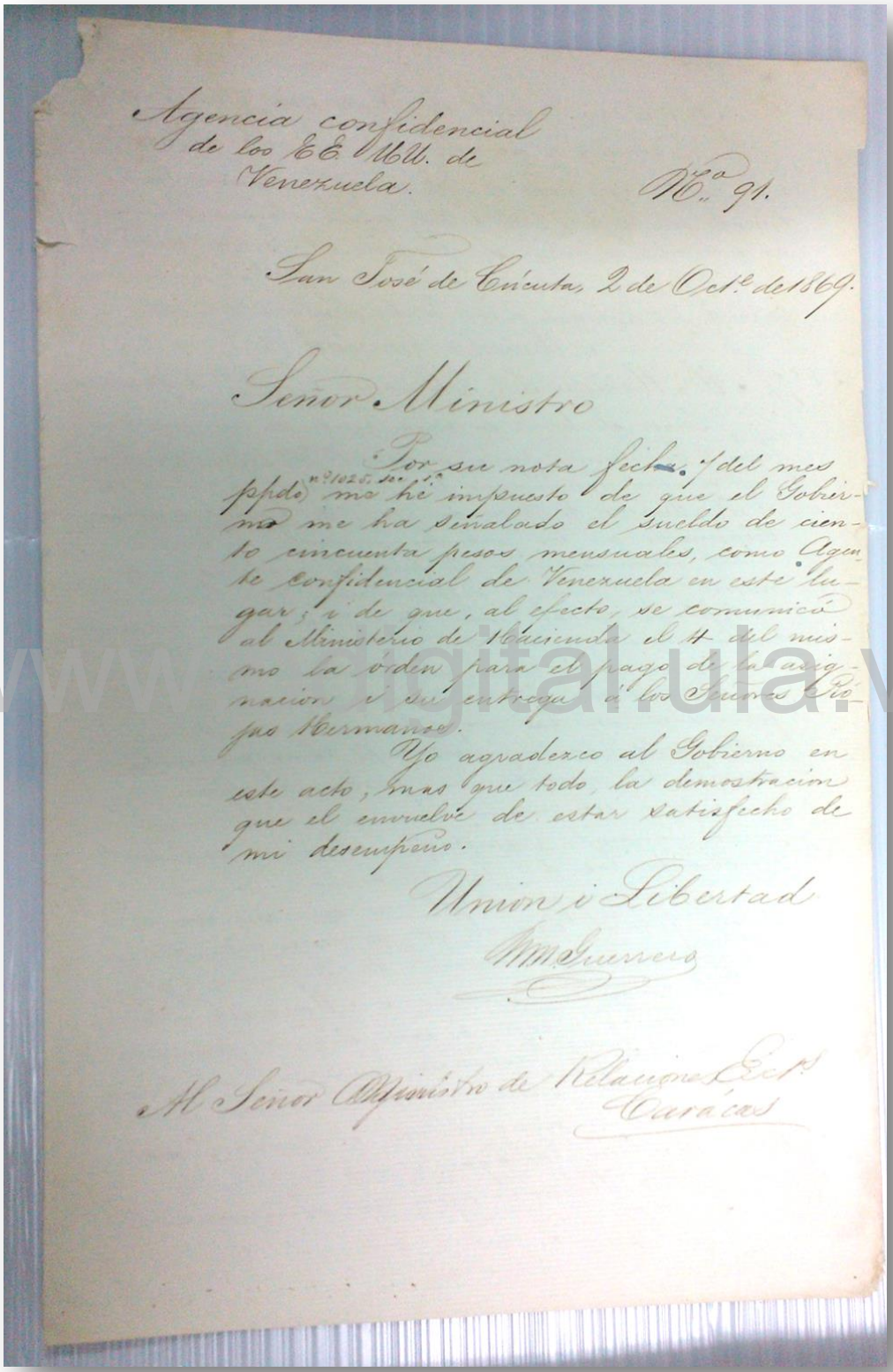
APÉNDICE N° 12.

Oficio dirigido al Ministro de Relaciones Exteriores y Ministro de Hacienda en Caracas, por Miguel Guerrero, Agente confidencial de los Estados Unidos de Venezuela, informando sobre los asuntos de conflictos de invasión, intercambio comercial y aduana referentes al azúcar, cacao y café, ganado y su distribución entre Colombia, Mérida, Zulia y Táchira. San José de Cúcuta, octubre 2 de 1869.

www.bdigital.ula.ve

Fondo *Antonio Febres Cordero.*
Repositorio Documental de la Biblioteca Febres Cordero.
Mérida-Venezuela. Sección Manuscritos. Documentos S. XIX y XX

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Agencia confidencial
de los E.E. U.U. de
Venezuela.

No. 91.

San José de Cúcuta, 2 de Oct.e de 1869.

Señor Ministro

Por su nota fecha 7 del mes
ppdo. N.o 1025. S.o 1.o
me he impuesto de que el Gobier-
no me ha señalado el sueldo de cien-
to cincuenta pesos mensuales, como Agen-
te confidencial de Venezuela en este lu-
gar; i de que, al efecto, se comunicó
al Ministerio de Hacienda el 4 del mis-
mo la orden para el pago de la asig-
nacion i su entrega á los Señores Pi-
pas Hermanos.

Yo agradezco al Gobierno en
este acto, mas que todo la demostracion
que el envuelve de estar satisfecho de
mi desempeño.

Union i Libertad

Wm Guerrero

Al Señor Ministro de Relaciones Ext.s
Caracas

www.digital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

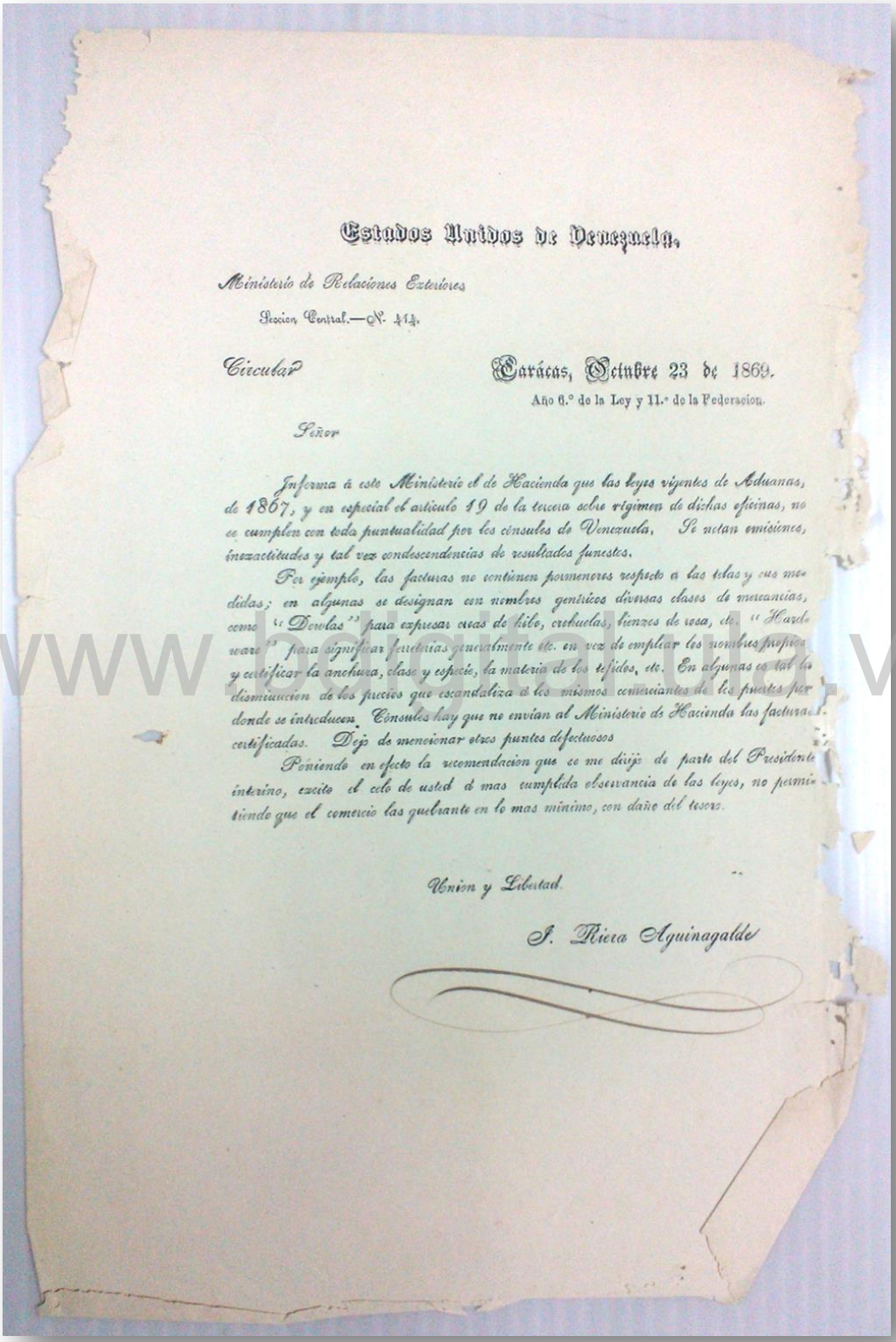
APÉNDICE N° 13.

Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores para el Señor Cónsul. Indicándose que el Ministerio de Hacienda solicita correcciones a los cónsules con respecto al manejo, clasificación y certificación de las mercancías debido a que no se están cumpliendo las medidas de acuerdo con lo previsto en el artículo 19 de las leyes de Aduanas, firmando por J. Rieza Aguinagalde. Caracas, octubre 23 de 1869.

www.bdigital.ula.ve

Fondo *Antonio Febres Cordero.*
Repositorio Documental de la Biblioteca Febres Cordero.
Mérida-Venezuela. Sección Manuscritos. Documentos S. XIX y XX

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Estados Unidos de Venezuela.

Ministerio de Relaciones Exteriores

Seccion Central.—N. 414.

Circular

Carácas, Octubre 23 de 1869.

Año 6.° de la Ley y 11.° de la Federacion.

Señor

Informa á este Ministerio el de Hacienda que las leyes vigentes de Aduanas, de 1867, y en especial el artículo 19 de la tercera sobre régimen de dichas oficinas, no se cumplen con toda puntualidad por los cónsules de Venezuela. Se notan omisiones, inexactitudes y tal vez condescendencias de resultados funestos.

Por ejemplo, las facturas no contienen pormenores respecto á las telas y sus medidas; en algunas se designan con nombres genéricos diversas clases de mercancías, como "Dowlas" para expresar cosas de hilo, crehuelas, lienzos de vesa, de "Hardware" para significar ferreterías generalmente etc. en vez de emplear los nombres propios y certificar la anchura, clase y especie, la materia de los tejidos, etc. En algunas se nota tal disminucion de los precios que escandaliza á los mismos comerciantes de los puertos por donde se introducen. Cónsules hay que no envian al Ministerio de Hacienda las facturas certificadas. Dejo de mencionar otros puntos defectuosos

Poniendo en efecto la recomendacion que se me dirije de parte del Presidente interino, excito el celo de usted á mas cumplida observancia de las leyes, no permitiendo que el comercio las quebrante en lo mas mínimo, con daño del tesoro.

Union y Libertad.

J. Riera Aguinagalde

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

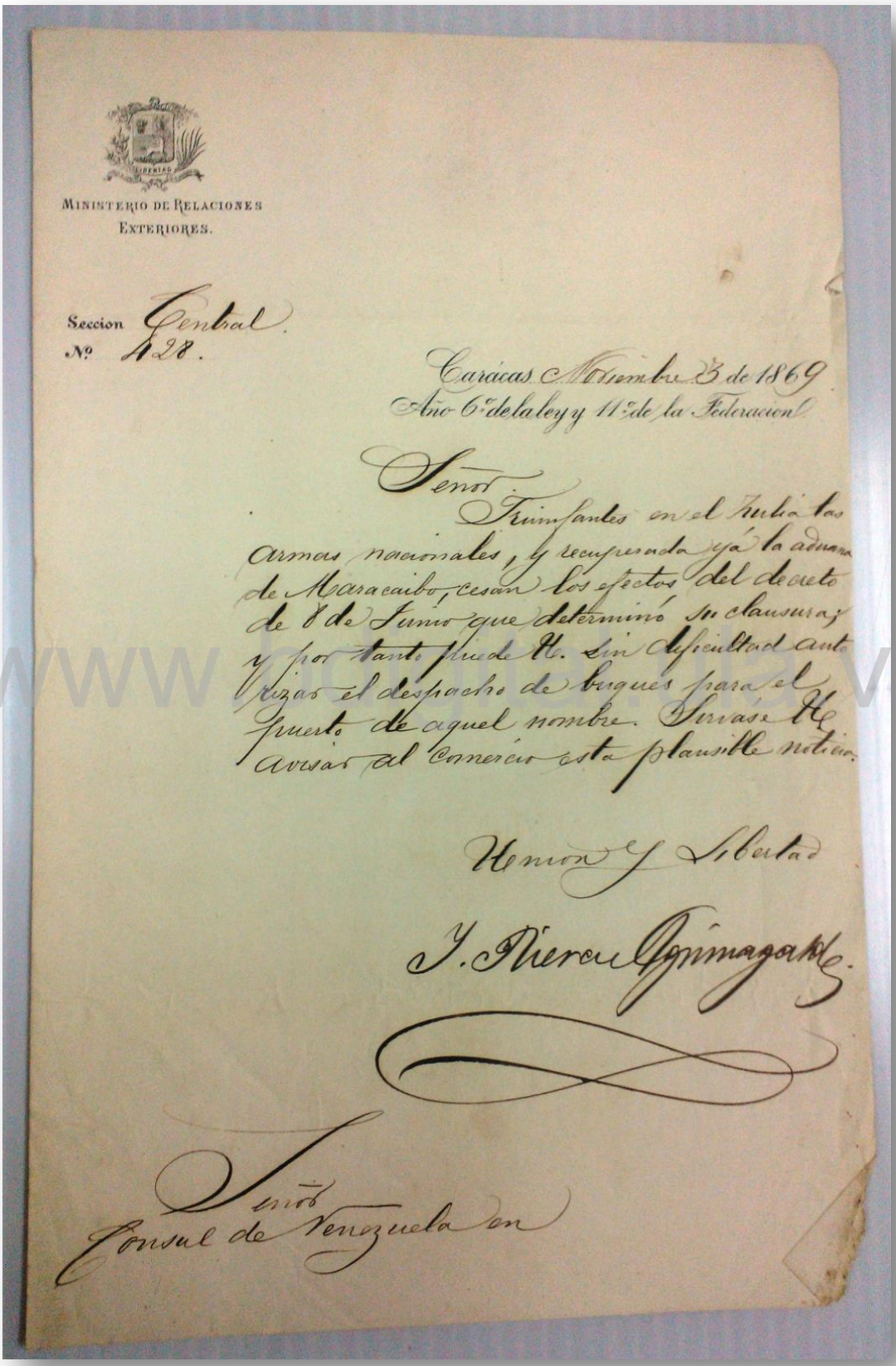
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 14.

Comunicación del Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela sobre la recuperación de la aduana de Maracaibo, autorizando el despacho de buques para el puerto y solicitando avisar al comercio. Caracas, noviembre 3 de 1869.

Fondo *Antonio Febres Cordero.*
Repositorio Documental de la Biblioteca Febres Cordero.
Mérida-Venezuela. Sección Manuscritos. Documentos S. XIX y XX
www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES.

Seccion Central.
Nº 128.

Caracas Noviembre 3 de 1869.
Año 6º de la ley y 11º de la Federacion.

Señor

Triunfantes en el Zulia las armas nacionales, y recuperada ya la aduana de Maracaibo, cesan los efectos del decreto de 8 de Junio que determinó su clausura; y por tanto puede U. sin dificultad anticipar el despacho de buques para el puerto de aquel nombre. Sírvase U. avisar al comercio esta plausible noticia.

Honor y Libertad

J. Pierce Ojeda

Señor
Consul de Venezuela en

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

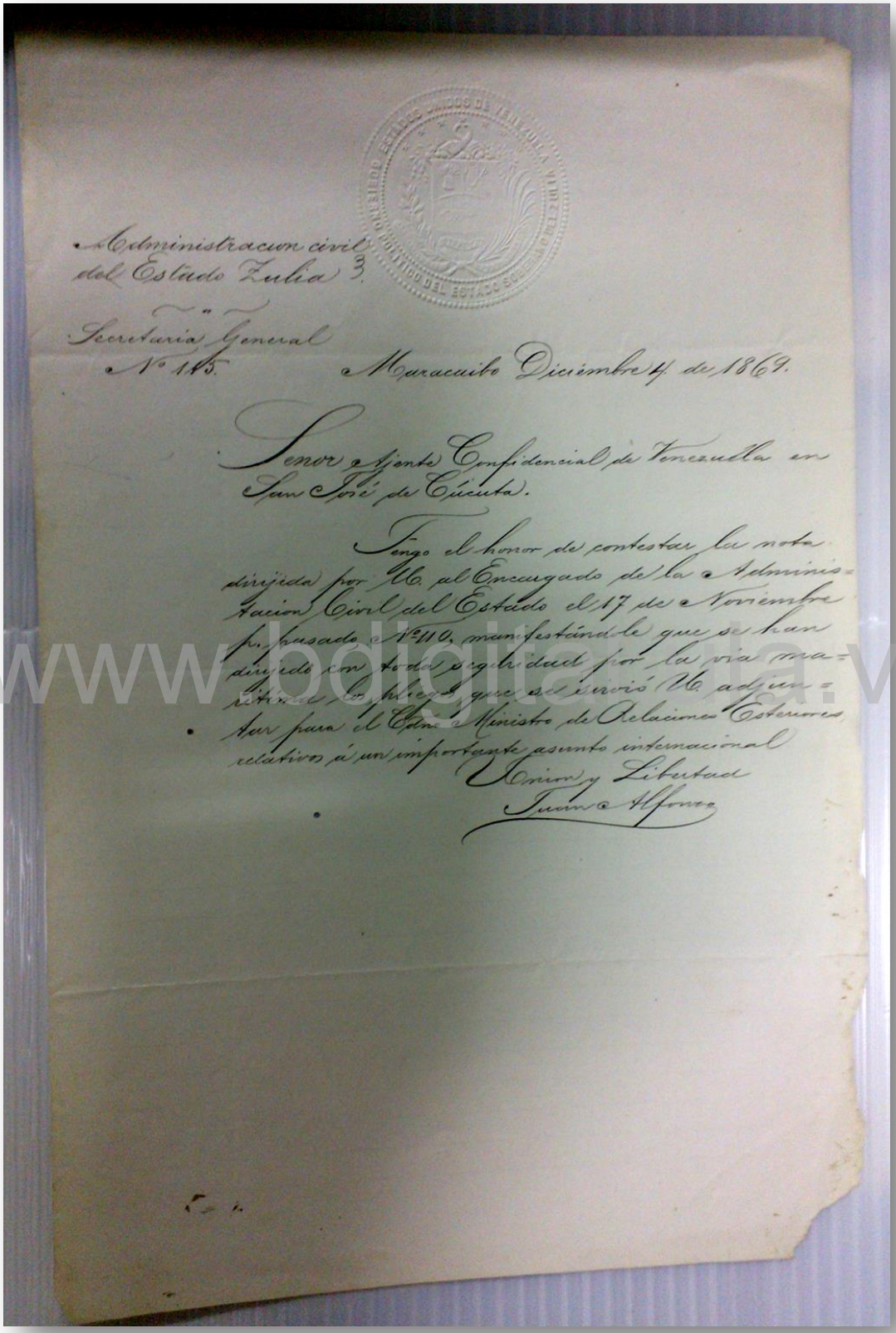
APÉNDICE N° 15.

Correspondencia de la Administración civil del Estado Zulia, enviada al Señor Ajente Confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta. Informando sobre el envío seguro de pliegos realizados por el ajente para el Ministro de Relaciones Exteriores, Firmado por Juan Alfonso. Maracaibo, diciembre 4 de 1869.

www.bdigital.ula.ve

Fondo *Antonio Febres Cordero.*
Repositorio Documental de la Biblioteca Febres Cordero.
Mérida-Venezuela. Sección Manuscritos. Documentos S. XIX y XX

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Administracion civil
del Estado Zulia 3.

Secretaria General
Nº 185. Maracaibo Diciembre 4 de 1869.

Señor Agente Confidencial de Venezuela en
San José de Cúcuta.

Tengo el honor de contestar la nota
dirijida por Ud. al Encargado de la Administra-
cion Civil del Estado el 17 de Noviembre
p. pasado Nº 110, manifestándole que se han
dirijido con toda prontitud por la via mas
rápida los pliegos que se sirvió Ud. adjun-
tar para el Exmo. Ministro de Relaciones Esteriores
relativos á un importante asunto internacional

Union y Libertad
Juan Alfonzo

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 16.

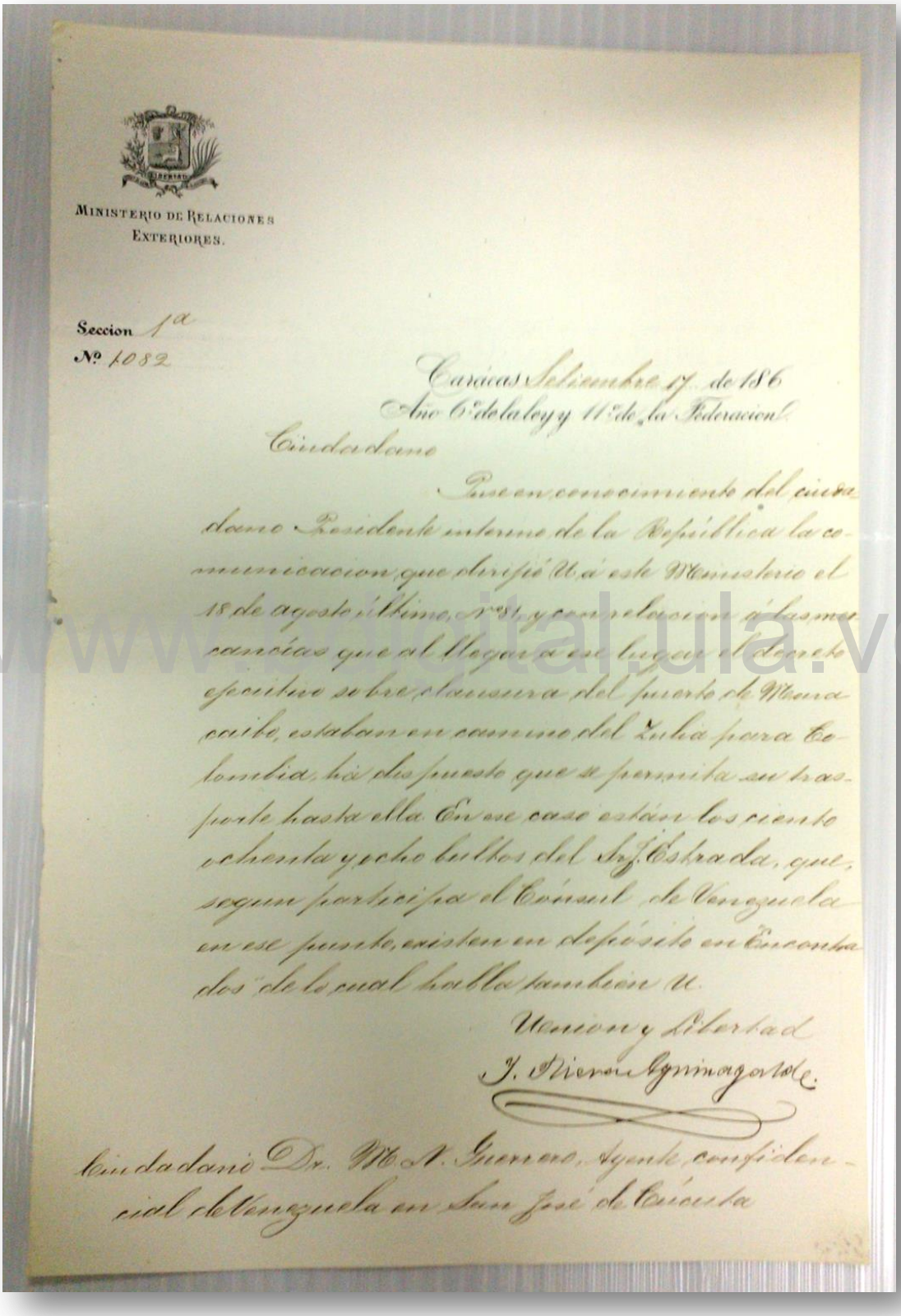
Comunicación del Ministerio de Relaciones Exteriores enviada al Ciudadano Dr. Miguel N. Guerrero Agente Confidencial de Venezuela en San José de Cúcuta, informándole de estar al tanto sobre decreto de clausura de Puerto de Maracaibo y autorizando el permiso de apertura de camino de Zulia a Colombia para el traslado de bultos. Caracas, septiembre 17 de 186.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES.

Seccion 1ª
Nº 1082

Caracas Setiembre 17. de 186
Año 6º de la ley y 11º de la Federacion

Ciudadano

Pase en conocimiento del ciudadano Presidente interino de la República la comunicacion que dirijió Ud. á este Ministerio el 18 de agosto último, Nº 81, y con relacion á las mercancías que al llegar al lugar del depósito oficial sobre playa sura del puerto de Maracaibo, estaban en camino del Zulia para Colombia, hà dispuesto que se permita su trasporte hasta ella. En ese caso están los ciento ochenta y ocho bultos del Sr. J. Estrada, que, segun participa el Cónsul de Venezuela en ese punto, existen en depósito en Cúcuta dos de los cuales hablan tambien Ud.

Union y Libertad
J. Nicomedes Agrimagorta

Ciudadano Dr. W. A. Guerrero, Agente consular de Venezuela en San José de Cúcuta

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 17.

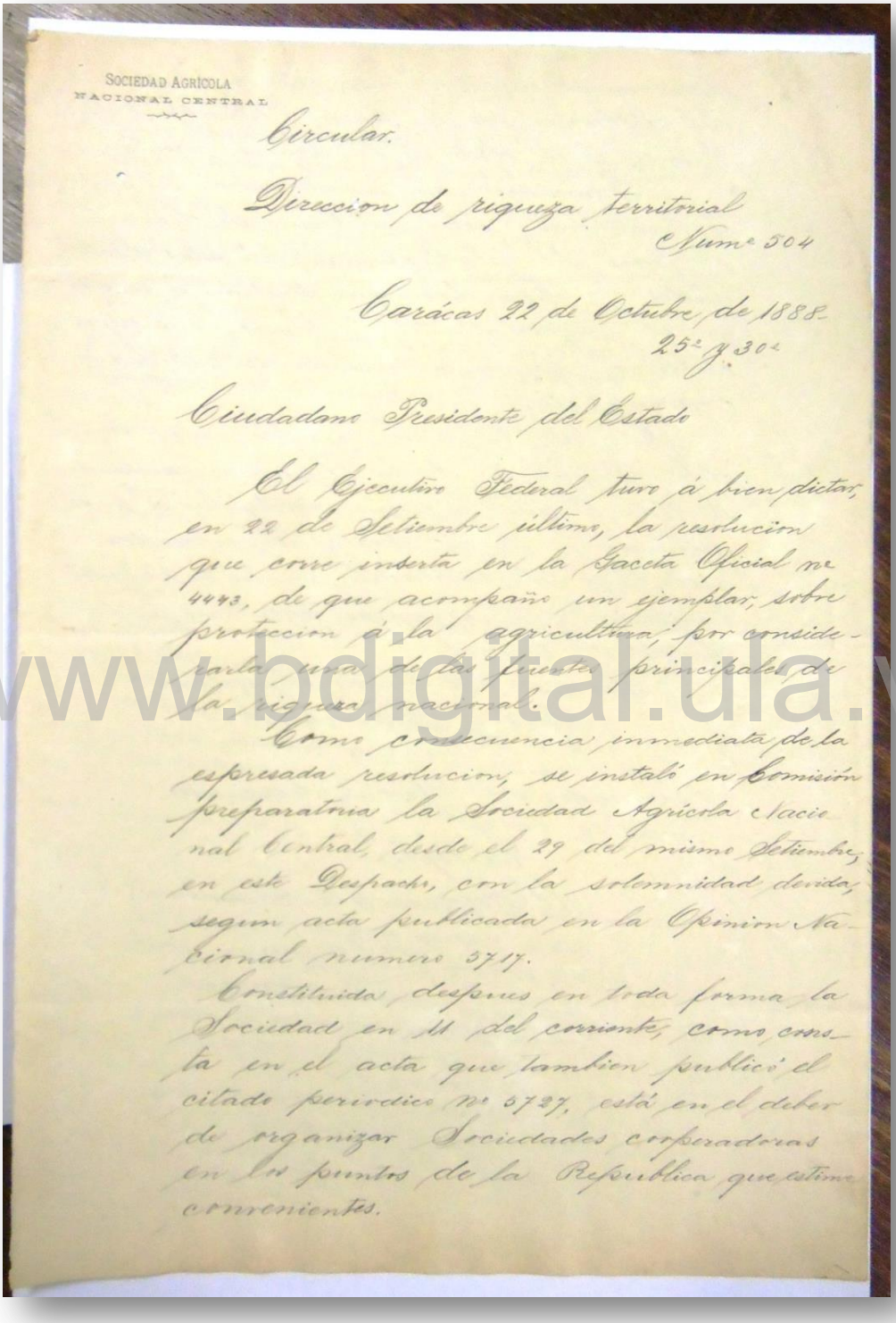
La Agricultura como "una de las fuentes principales de la riqueza nacional". Circular de la *Sociedad Agrícola Nacional Central*. *Dirección de Riqueza Territorial*. Caracas, 22 de octubre de 1888.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



SOCIEDAD AGRÍCOLA
NACIONAL CENTRAL

Circular.

Direccion de riqueza territorial
Numº 504

Caracas 22 de Octubre de 1888.
25º y 30º

Ciudadano Presidente del Estado

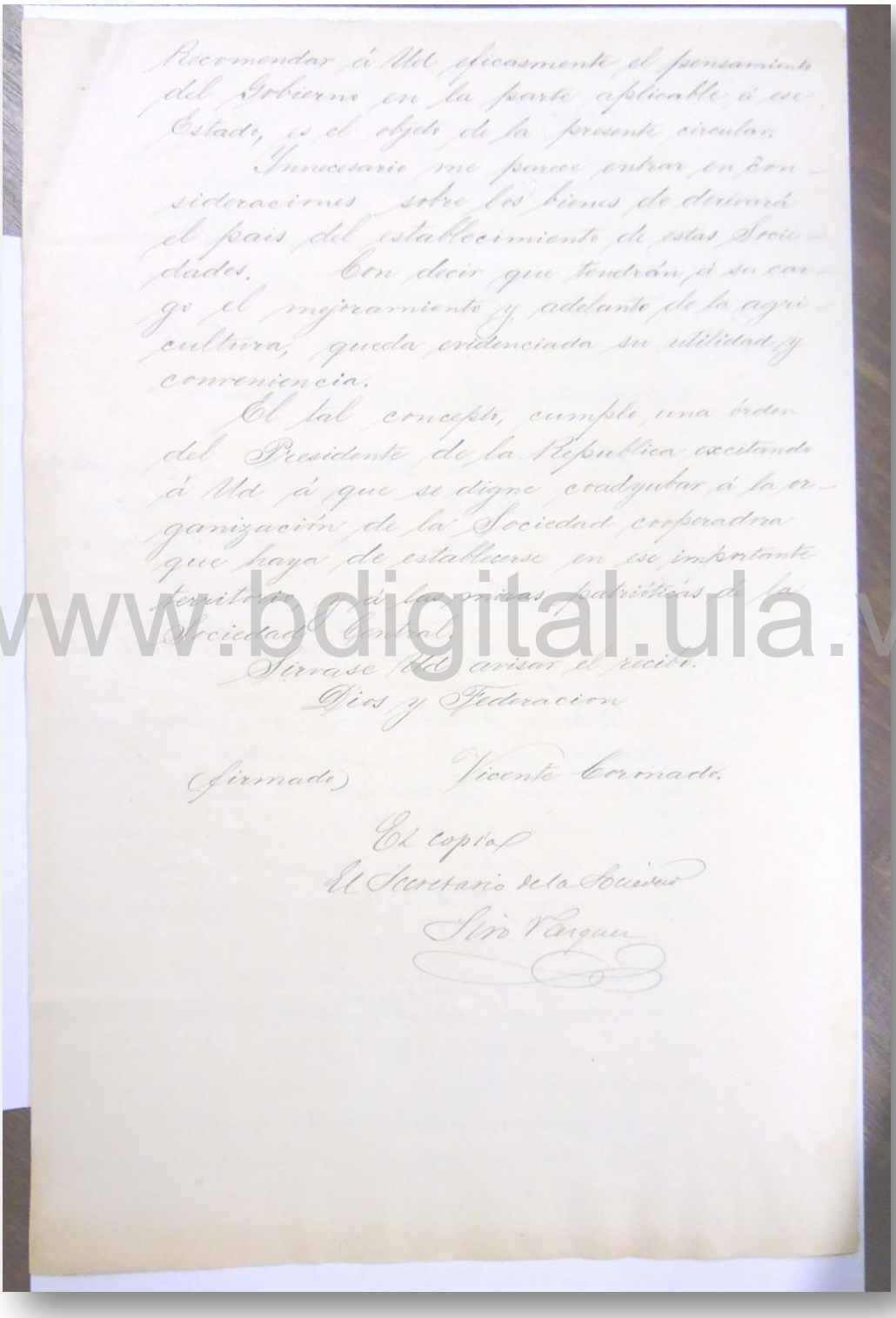
El Ejecutivo Federal tuvo á bien dictar, en 22 de Setiembre último, la resolucion que corre inserta en la Gaceta Oficial nº 4443, de que acompaño un ejemplar, sobre proteccion á la agricultura, por considerarla una de las fuentes principales de la riqueza nacional.

Como consecuencia inmediata de la espresada resolucion, se instaló en Comision preparatoria la Sociedad Agrícola Nacional Central, desde el 29 del mismo Setiembre, en este Despacho, con la solemnidad debida, segun acta publicada en la Opinion Nacional numero 5717.

Constituida despues en toda forma la Sociedad en 11 del corriente, como consta en el acta que tambien publicó el citado periodico nº 5727, está en el deber de organizar Sociedades cooperadoras en los puntos de la Republica que estime convenientes.

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Recomendar á Ud eficazmente el pensamiento del Gobierno en la parte aplicable á ese Estado, es el objeto de la presente circular.

Innecesario me parece entrar en consideraciones sobre los bienes de derrama el pais del establecimiento de estas Sociedades. Con decir que tendrán á su cargo el mejoramiento y adelanto de la agricultura, queda evidenciada su utilidad y conveniencia.

El Jal concepto, cumple una órden del Presidente de la República excitando á Ud á que se digne coadyuvar á la organizacion de la Sociedad cooperadora que haya de establecerse en ese importante territorio á las vecinas capitales de la Sociedad Central.

Sírvase Ud avisar el recibo.

Dios y Federacion

(firmado) Vicente Cormado.

El copista
El Secretario de la Seccion
Sixto Vargas

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 18.

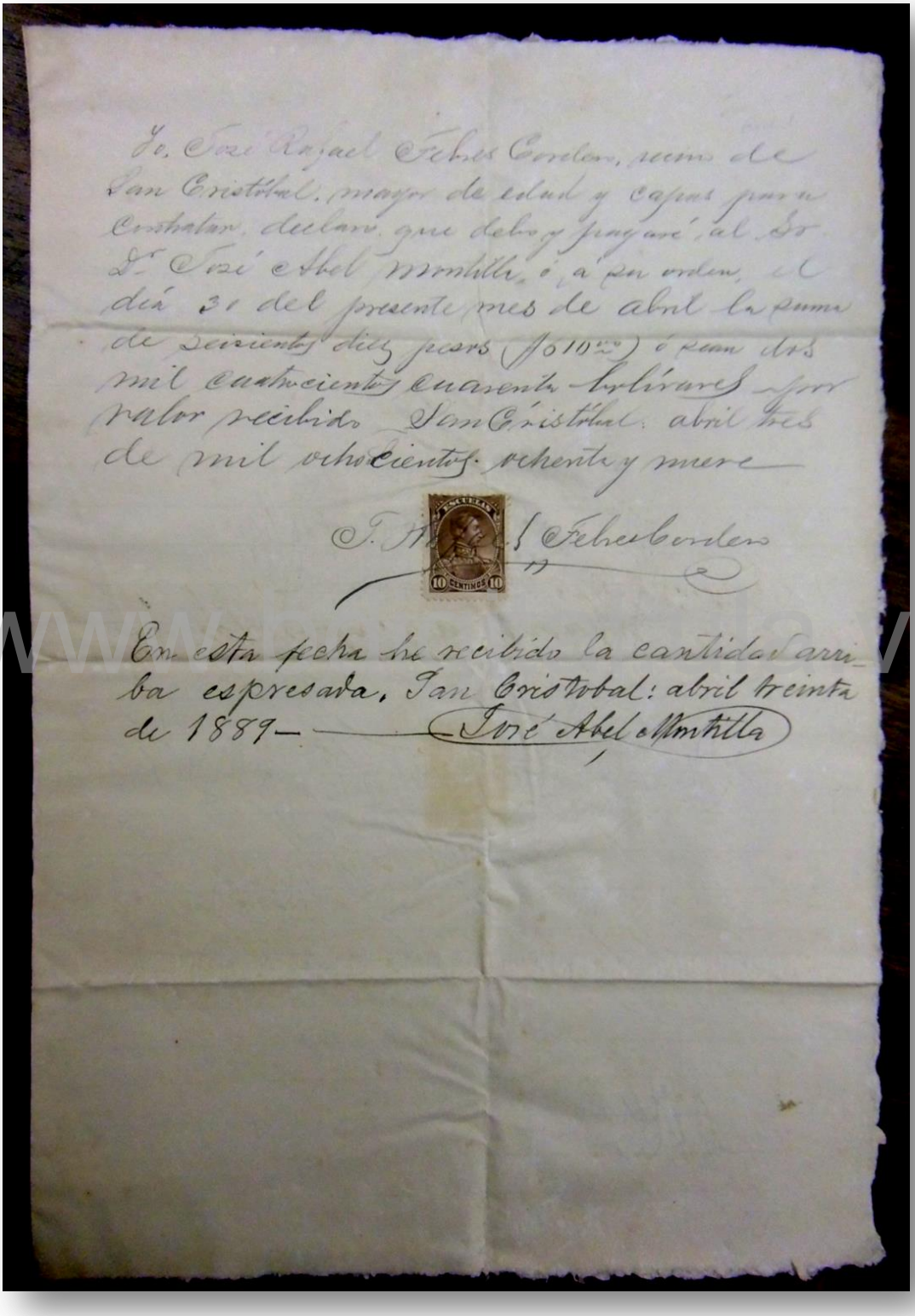
Notificación de Recibo de pago y confirmación del mismo, de José Rafael Febres Cordero al Sr. Dr. José Abél Montilla por un monto de seiscientos diez pesos o dos mil cuatrocientos cuarenta bolívares. San Cristóbal, abril 30 de 1889.

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Yo. José Rafael Febres Cordero, vecino de San Cristóbal, mayor de edad y capaz para contratar, declaro que debo y pagaré al Sr. Dr. José Abel Montilla, ó á su orden, el día 30 del presente mes de abril la suma de seiscientos diez pesos ($ 610.00) ó sean dos mil cuatrocientos cuarenta bolívares por valor recibido. San Cristóbal, abril tres de mil ochocientos ochenta y nueve.

J. R. Febres Cordero

En esta fecha he recibido la cantidad arriba espresada, San Cristóbal: abril treinta de 1889. José Abel Montilla

www.bdigital.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 19.

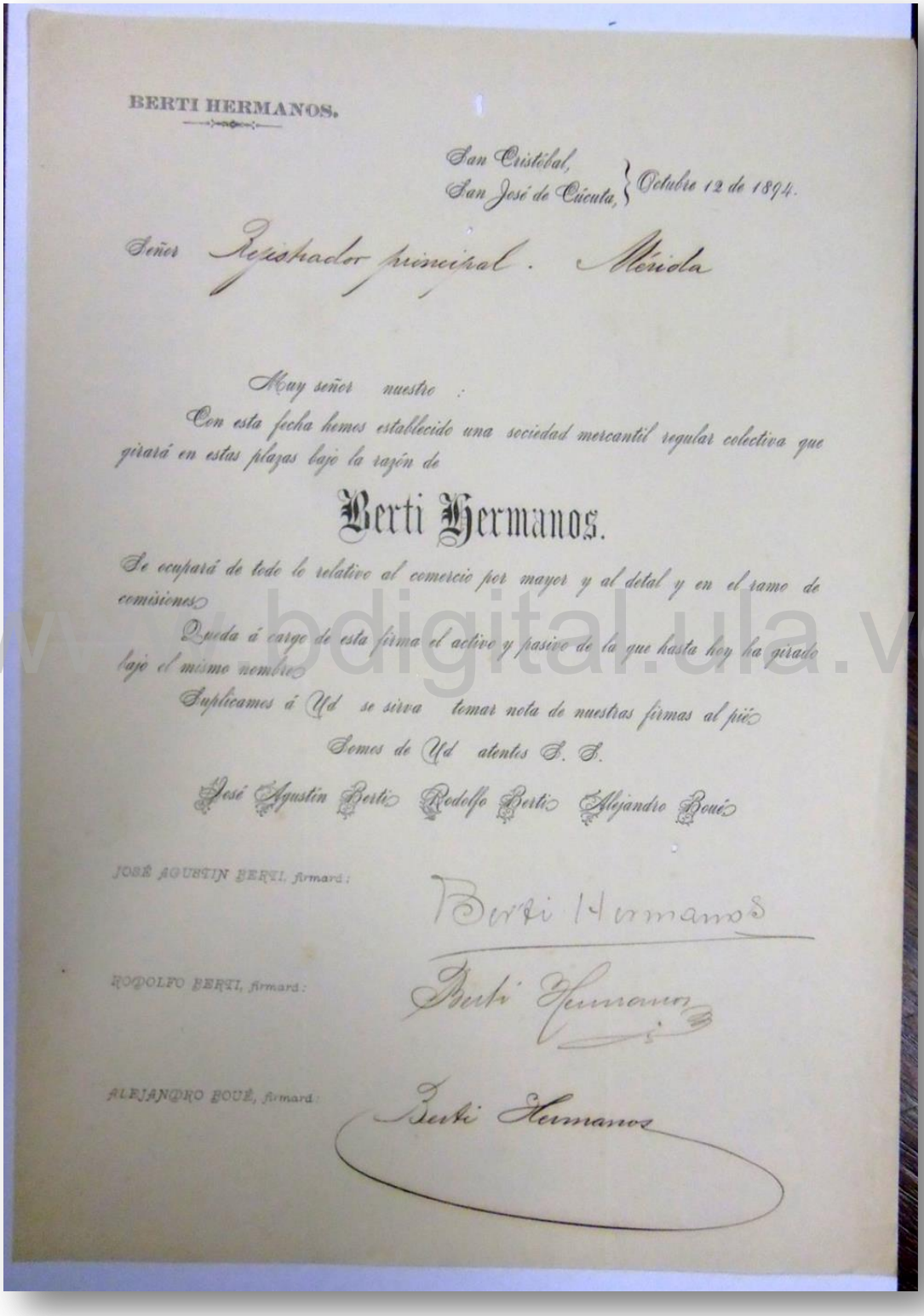
Comunicado de Hermanos Berti, José Agustín Berti, Rodolfo Berti y Alejandro Boué dirigido al Registrado principal de Mérida. Notificando sobre una sociedad establecida entre San Cristóbal y San José de Cúcuta, informando también sobre sus gestiones a realizar en asuntos de comercio, distribución de venta al mayor y detal y asuntos mercantiles. San Cristóbal, San José de Cúcuta, octubre 12 de 1894**.**

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



BERTI HERMANOS.

San Cristóbal,
San José de Cúcuta, } Octubre 12 de 1894.

Señor Registrador principal. Mérida

Muy señor nuestro:

Con esta fecha hemos establecido una sociedad mercantil regular colectiva que girará en estas plazas bajo la razón de

Berti Hermanos.

Se ocupará de todo lo relativo al comercio por mayor y al detal y en el ramo de comisiones.

Queda á cargo de esta firma el activo y pasivo de la que hasta hoy ha girado bajo el mismo nombre.

Suplicamos á Ud se sirva tomar nota de nuestras firmas al pié.

Somos de Ud atentos S. S.

José Agustín Berti Rodolfo Berti Alejandro Boué

JOSÉ AGUSTIN BERTI, firmará: Berti Hermanos

RODOLFO BERTI, firmará: Berti Hermanos

ALEJANDRO BOUÉ, firmará: Berti Hermanos

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 20.

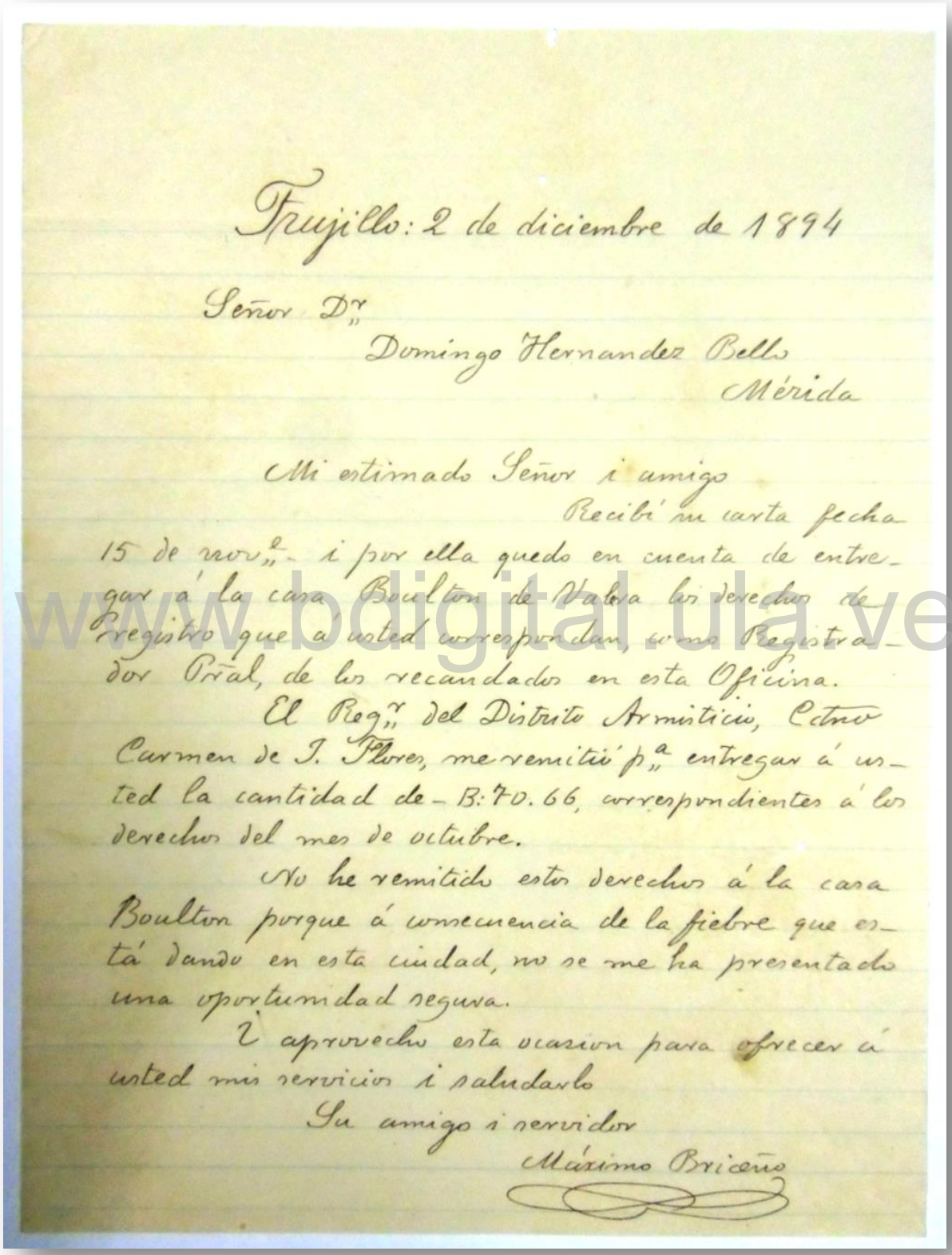
Carta de Máximo Briceño para el Señor Dr. Domingo Hernandez Bello, comunicándole estar al tanto de la entrega de los derechos de Registro a la casa Boulton de Valera y sobre el pago de Bs: 70. 66 de los derechos del mes de octubre. Trujillo: 2 de diciembre de 1894.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Trujillo: 2 de diciembre de 1894

Señor Dr
Domingo Hernandez Bello
Mérida

Mi estimado Señor i amigo

Recibí su carta fecha 15 de nov.e - i por ella quedo en cuenta de entregar á la casa Boulton de Valera los derechos de registro que á usted correspondan, como Registrador Prial, de los recaudados en esta Oficina.

El Reg.r del Distrito Arminicio, Cstno Carmen de J. Flores, me remitió p.a entregar á usted la cantidad de - B: 70.66, correspondientes á los derechos del mes de octubre.

No he remitido estos derechos á la casa Boulton porque á consecuencia de la fiebre que está dando en esta ciudad, no se me ha presentado una oportunidad segura.

I aprovecho esta ocasion para ofrecer á usted mis servicios i saludarlo

Su amigo i servidor

Máximo Briceño

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 21.

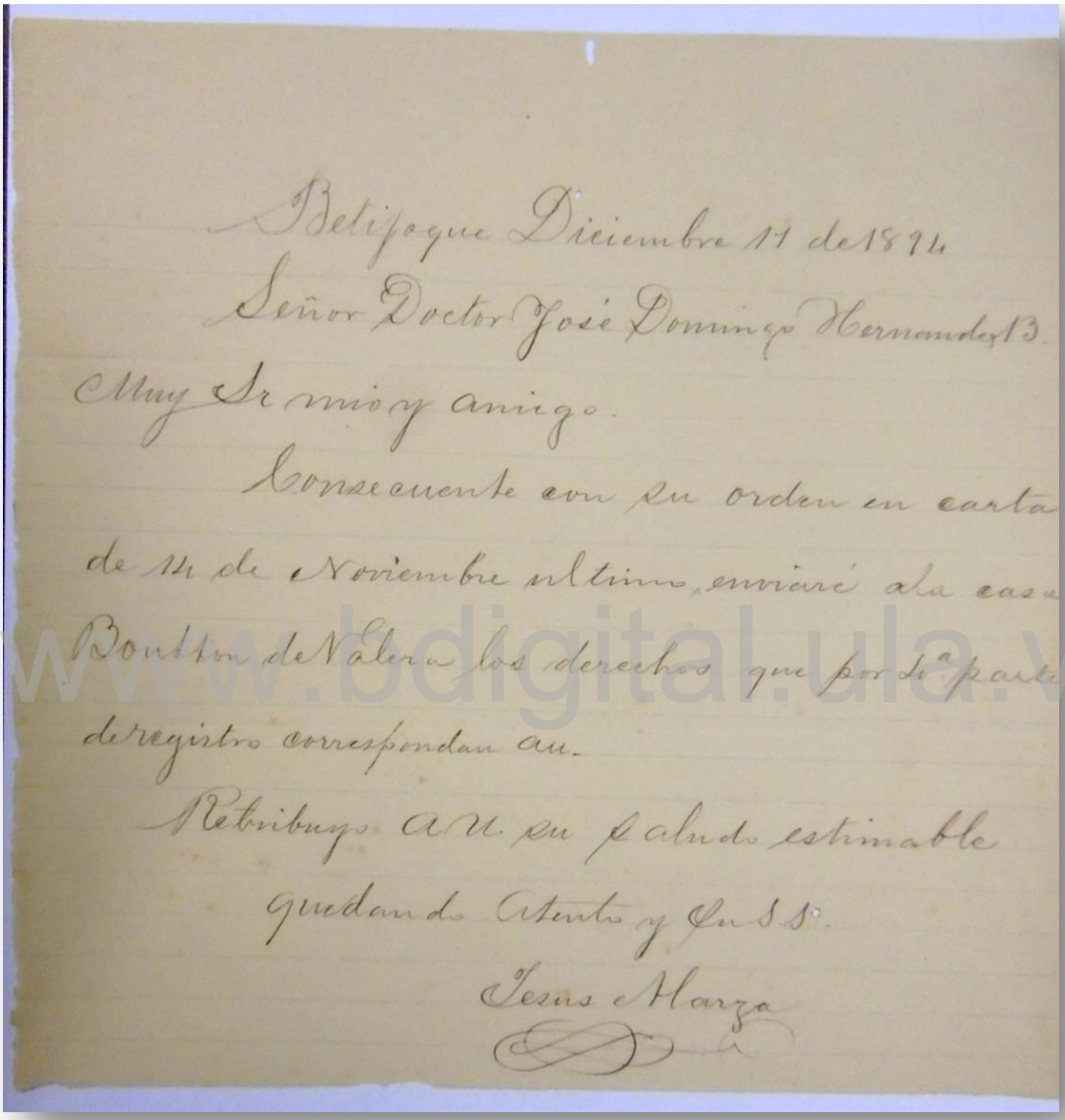
Carta del Señor Jesus Alarza al Señor Doctor José Domingo Hernandez notificando que enviara a la Casa Boulton de Valera los derechos de registro del Señor José Domingo Hernandez. Betijoque, diciembre 11 de 1894.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Belijoque Diciembre 11 de 1894

Señor Doctor José Domingo Hernandez B.

Muy Sr mio y amigo.

Consecuente con su orden en carta de 14 de Noviembre ultimo, enviaré ala casa Boulton de Valera los derechos que por 1ª parte de registro correspondan a U.

Recibirá U. su pº alcalde estimable quedando Atento y Sr SS.

Jesus Marza

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 22.

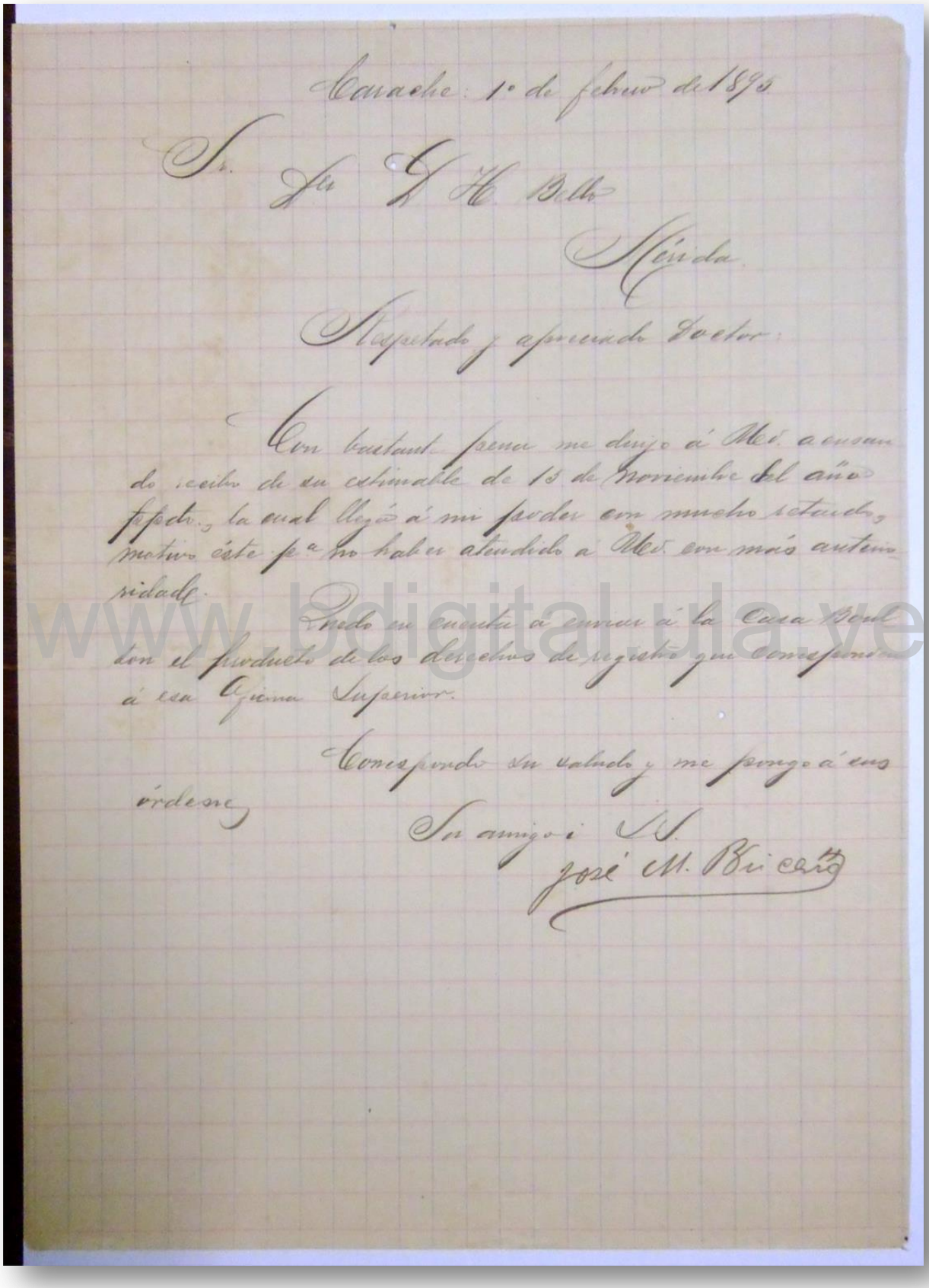
Carta de José M. Briceño para el Señor Dr. D. H. Bello. Disculpándose por retardo para enviar a la Casa Boulton el producto de los derechos de registro que corresponde a esa Oficina Superior. Carache: 1 de febrero de 1895.

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Carache: 1° de febrero de 1895

Sr. Dr. G. H. Bello

Mérida.

Respetado y apreciado Doctor:

Con bastante pena me dirijo á Ud. acusando recibo de su estimable de 15 de Noviembre del año próximo pasado, la cual llegó á mi poder con mucho retardo, motivo éste por no haber atendido á Ud. con más oportunidad.

Pedro se encarga á enviar á la Casa Bolívar el producto de los derechos de registro que corresponden á esa Oficina Superior.

Corresponde su saludo y me pongo á sus órdenes.

Su amigo i S.S.

José M. Bricaño

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 23.

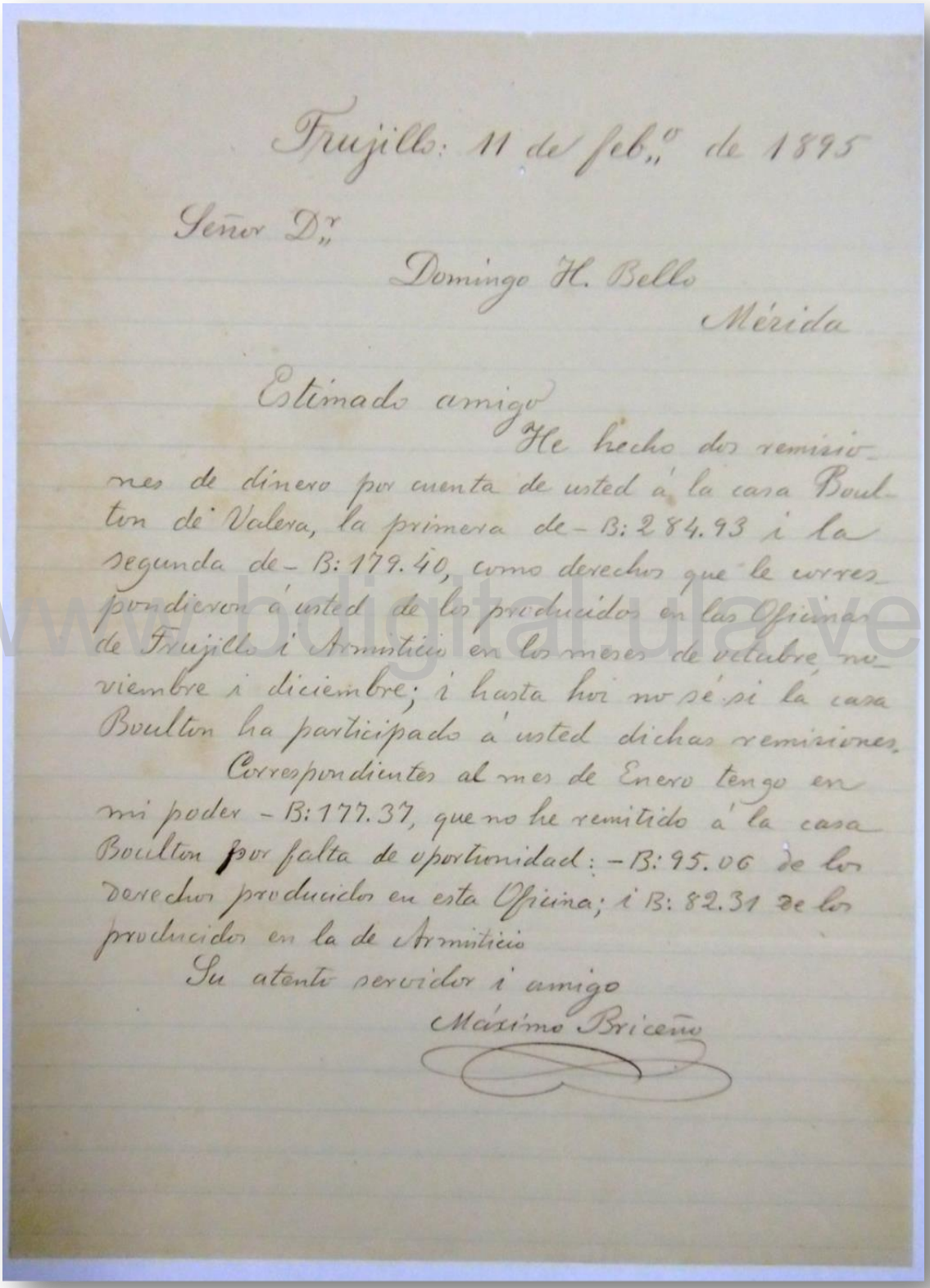
Carta de Máximo Briceño para el Señor Dr. Domingo H. Bello en Mérida, solicitándole que retire las remisiones de dinero de los derechos producidos de las oficinas de Trujillo y Arminticio entre octubre, noviembre y diciembre, depositados en la Casa Boulton de Valera quedando pendientes las del mes de enero de las correspondientes oficinas. Trujillo 11 de febrero de 1895.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Trujillo: 11 de febº de 1895

Señor Dr

Domingo H. Bello

Mérida

Estimado amigo

He hecho dos remisiones de dinero por cuenta de usted á la casa Boulton de Valera, la primera de - B: 284.93 i la segunda de - B: 179.40, como derechos que le correspondieron á usted de los producidos en las Oficinas de Trujillo i Armisticio en los meses de octubre noviembre i diciembre; i hasta hoi no sé si la casa Boulton ha participado á usted dichas remisiones.

Correspondientes al mes de Enero tengo en mi poder - B: 177.37, que no he remitido á la casa Boulton por falta de oportunidad: - B: 95.06 de los derechos producidos en esta Oficina; i B: 82.31 de los producidos en la de Armisticio

Su atento servidor i amigo

Máximo Briceño

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 24.

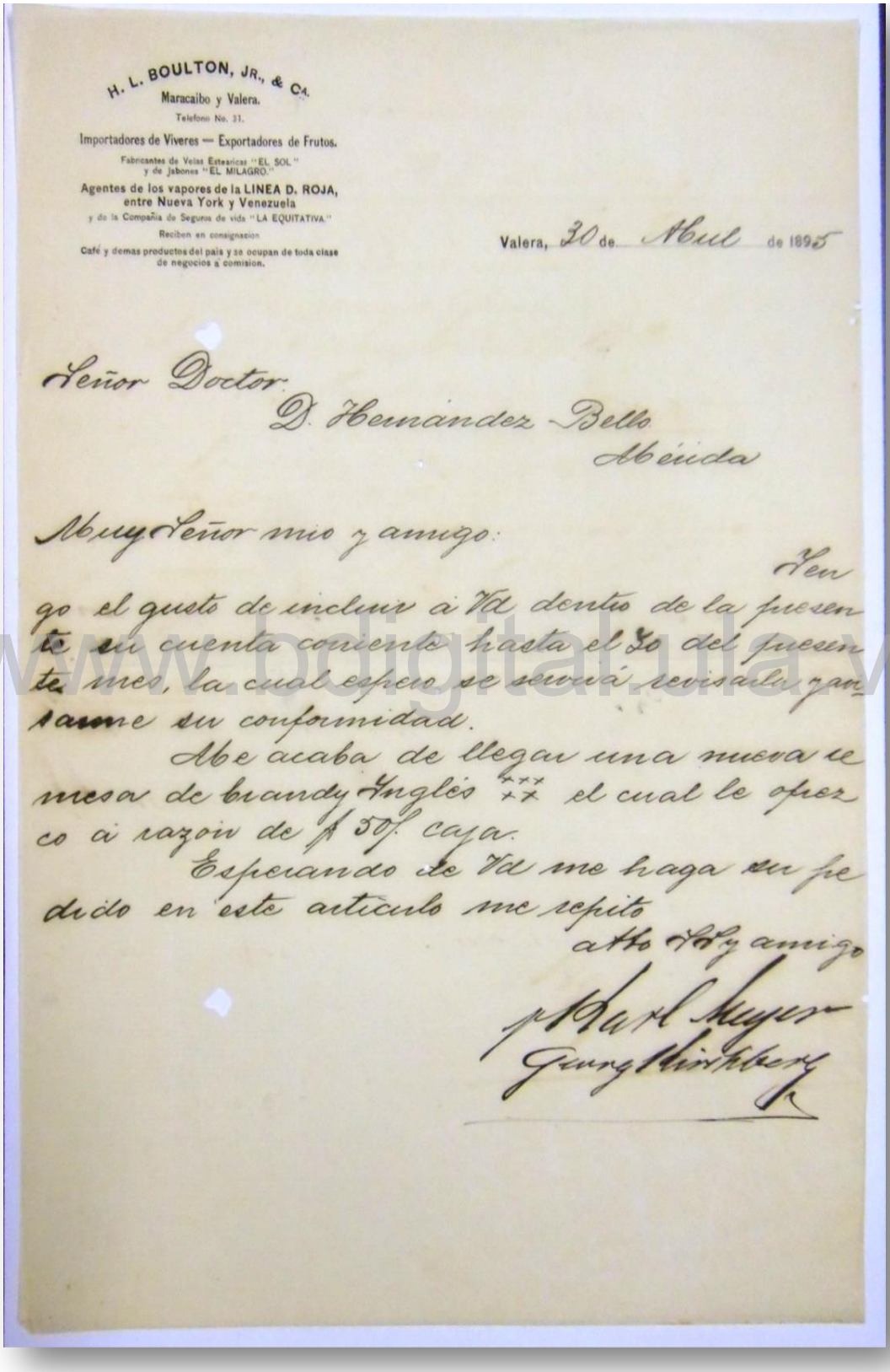
Carta enviada desde la Casa H. L Boulton, Jr., & C^{A}. Maracaibo y Valera dirigida al Señor Doctor D. Hernandez Bello, señalándole que debe revisar una cuenta corriente vigente a su nombre y ofreciéndole una mesa de brandy Ingles. Valera, 30 de abril de 1895.

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero".

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



H. L. BOULTON, JR., & Cª.
Maracaibo y Valera.
Telefono No. 31.
Importadores de Viveres — Exportadores de Frutos.
Fabricantes de Velas Esteáricas "EL SOL"
y de Jabones "EL MILAGRO."
Agentes de los vapores de la LINEA D. ROJA,
entre Nueva York y Venezuela
y de la Compañía de Seguros de vida "LA EQUITATIVA."
Reciben en consignacion
Café y demas productos del pais y se ocupan de toda clase
de negocios á comision.

Valera, 30 de Abril de 1895

Señor Doctor
D. Hernandez Bello
Mérida

Muy Señor mio y amigo:

Tengo el gusto de incluir á Vd dentro de la presente su cuenta corriente hasta el 30 del presente mes, la cual espero se servirá revisarla y pasarme su conformidad.

Me acaba de llegar una nueva remesa de brandy Inglés *** el cual le ofrezco á razon de $ 50 caja.

Esperando de Vd me haga su pedido en este articulo me repito

atto Sº y amigo

p Karl Meyer
Georg Hirtzberg

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 25.

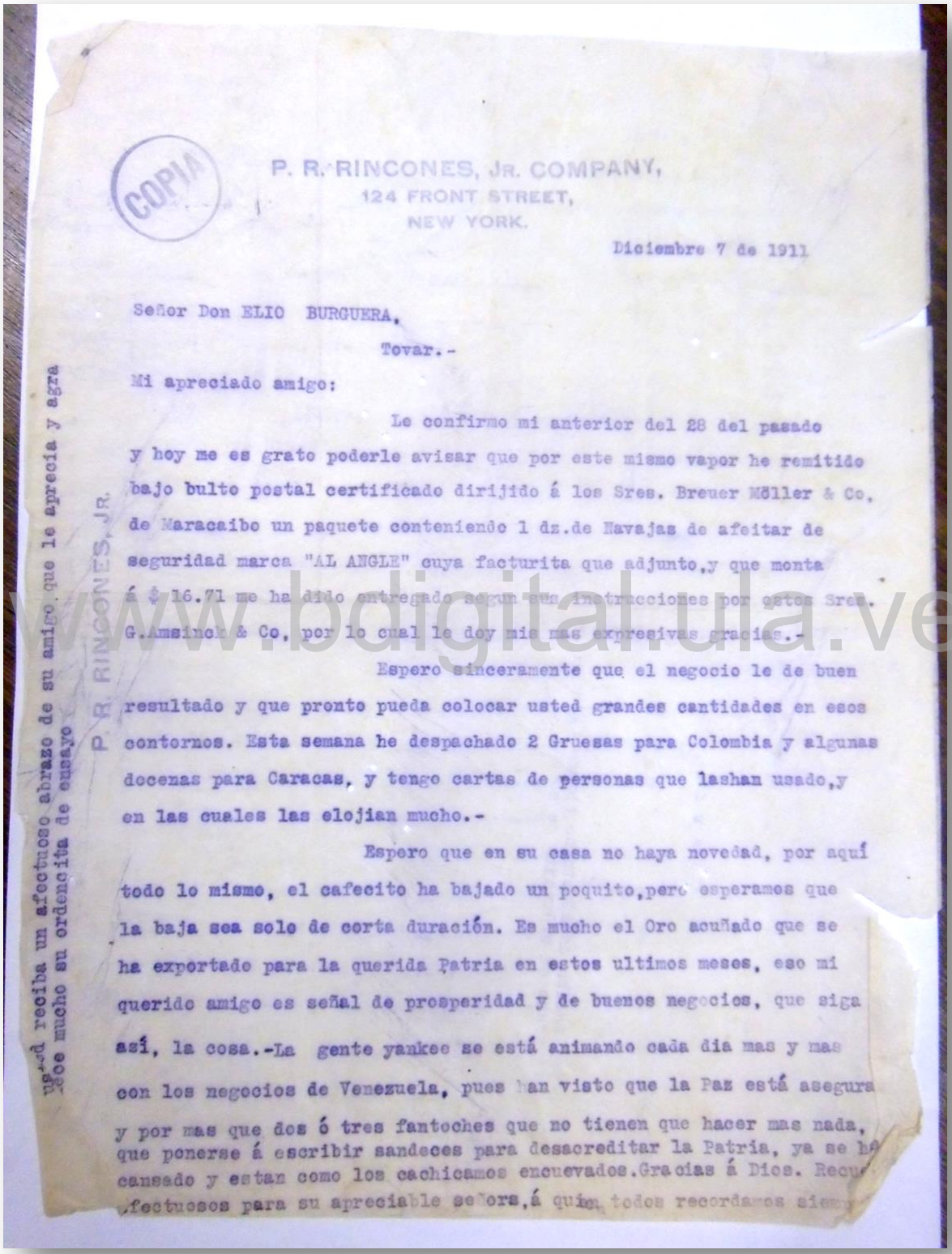
Carta de P. R. Rincones, JR. Company 124 Front Street, New York para el Señor Don Elio Burguera informando sobre llegada en vapor por bulto postal de 1 dz. De navajas de afeitar marca «Al Angle», para los Sres Breuner Möller & Co. Indicándose sobre intercambio comercial entre Colombia y Venezuela, así como la baja del precio del café y exportación de oro para la Patria. Tovar. Diciembre 7 de 1911.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero"

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



COPIA

P. R. RINCONES, JR. COMPANY,
124 FRONT STREET,
NEW YORK.

Diciembre 7 de 1911

Señor Don ELIO BURGUERA,

Tovar.-

Mi apreciado amigo:

Le confirmo mi anterior del 28 del pasado y hoy me es grato poderle avisar que por este mismo vapor he remitido bajo bulto postal certificado dirijido á los Sres. Breuer Möller & Co. de Maracaibo un paquete conteniendo 1 dz.de Navajas de afeitar de seguridad marca "AL ANGLE" cuya facturita que adjunto,y que monta á $ 16.71 me ha sido entregado segun sus instrucciones por estos Sres. G.Amsinck & Co. por lo cual le doy mis mas expresivas gracias.-

Espero sinceramente que el negocio le de buen resultado y que pronto pueda colocar usted grandes cantidades en esos contornos. Esta semana he despachado 2 Gruesas para Colombia y algunas docenas para Caracas, y tengo cartas de personas que lasham usado,y en las cuales las elojian mucho.-

Espero que en su casa no haya novedad, por aquí todo lo mismo, el cafecito ha bajado un poquito,pero esperamos que la baja sea solo de corta duración. Es mucho el Oro acuñado que se ha exportado para la querida Patria en estos ultimos meses, eso mi querido amigo es señal de prosperidad y de buenos negocios, que siga así, la cosa.-La gente yankee se está animando cada dia mas y mas con los negocios de Venezuela, pues han visto que la Paz está asegura y por mas que dos ó tres fantoches que no tienen que hacer mas nada, que ponerse á escribir sandeces para desacreditar la Patria, ya se ha cansado y estan como los cachicamos encuevados.Gracias á Dios. Recu afectuosos para su apreciable señora,á quien todos recordamos siem

P. R. RINCONES, JR.

usted reciba un afectuoso abrazo de su amigo que le aprecia y agra
cede mucho su ordencita de ensayo

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 26.

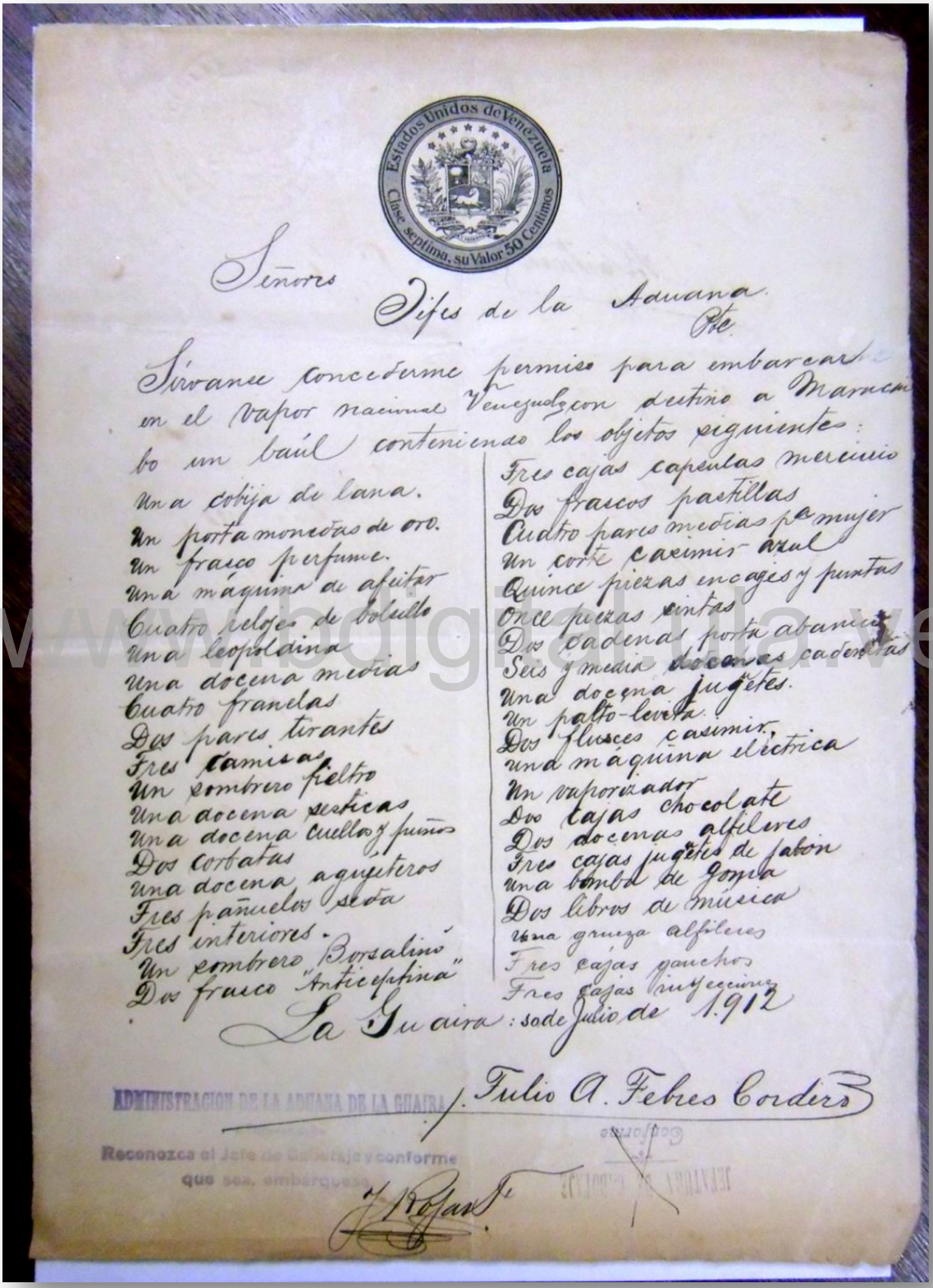
Solicitud de permiso que hace Tulio A. Febres Cordero a la Aduana de La Guaira para embarcar en el vapor nacional "Venezuela" un baúl con diversos objetos con destino a Maracaibo. La Guaira, 10 de julio de 1912.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero"

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



Estados Unidos de Venezuela
Clase septima, su Valor 50 Centimos

Señores Jefes de la Aduana
Pte.

Sírvanse concederme permiso para embarcar en el vapor nacional Venezuela con destino a Maracaibo un baúl conteniendo los objetos siguientes:

Una cobija de lana.
Un porta monedas de oro.
Un frasco perfume.
Una máquina de afeitar
Cuatro peines de bolsillo
Una leopoldina
Una docena medias
Cuatro franelas
Dos pares tirantes
Tres camisas
Un sombrero fieltro
Una docena pecticas
Una docena cuellos y puños
Dos corbatas
Una docena aguijeteros
Tres pañuelos seda
Tres interiores.
Un sombrero "Borsalino"
Dos frasco "Anticeptina"
Tres cajas capsulas mercurio
Dos frascos pastillas
Cuatro pares medias p.a mujer
Un corte casimir azul
Quince piezas encajes y puntas
Once piezas cintas
Dos cadenas porta abanico
Seis y media docenas cadenitas
Una docena juguetes.
Un palto-leveta
Dos flusces casimir
una máquina electrica
Un vaporizador
Dos cajas chocolate
Dos docenas alfileres
Tres cajas juguetes de jabon
una bomba de goma
Dos libros de música
Una gruesa alfileres
Tres cajas ganchos
Tres cajas inyecciones

La Guaira: 5 de Julio de 1912

Julio A. Febres Cordero

ADMINISTRACION DE LA ADUANA DE LA GUAIRA

Reconozca el Jefe de Guardaje y conforme que sea, embárquese.

J. Rojas Jr.

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 27.

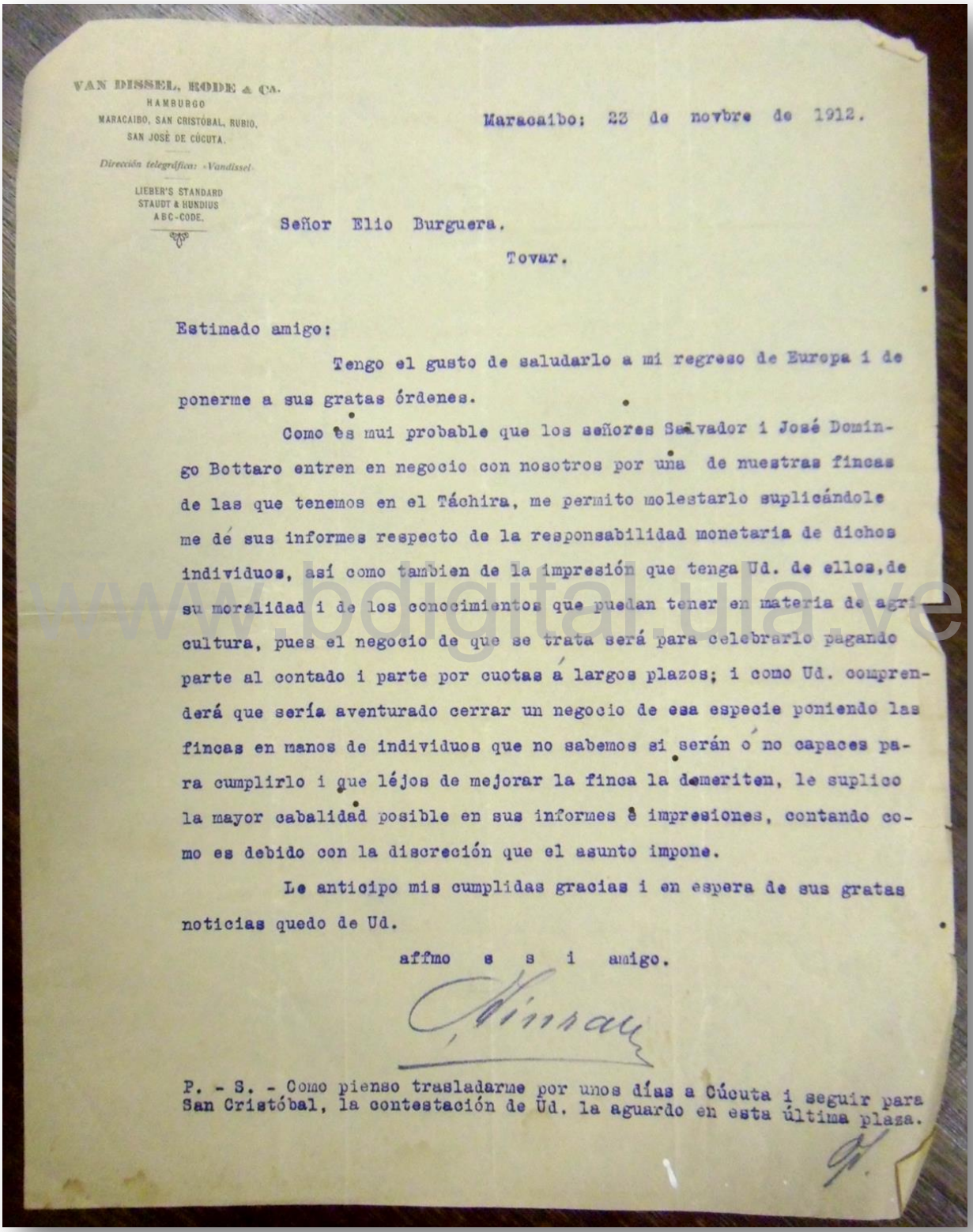
Carta de Van Dissel Rode de C^{A}. Hamburgo. Maracaibo, San Cristóbal, Rubio, San José de Cúcuta, para el Señor Elio Burguera en Tovar, solicitando informes e impresiones de la moralidad, conocimiento en materia de agricultura y responsabilidad monetaria de Salvador y José Domingo Bottaro para establecer venta de finca en el estado Táchira. Maracaibo: 23 de noviembre de 1912.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo "Antonio Febres Cordero"

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



VAN DISSEL, RODE & CA.
HAMBURGO
MARACAIBO, SAN CRISTÓBAL, RUBIO,
SAN JOSÈ DE CÚCUTA.

Dirección telegráfica: «Vandissel»

LIEBER'S STANDARD
STAUDT & HUNDIUS
A B C-CODE.

Maracaibo: 23 de novbre de 1912.

Señor Elio Burguera.

Tovar.

Estimado amigo:

Tengo el gusto de saludarlo a mi regreso de Europa i de ponerme a sus gratas órdenes.

Como es mui probable que los señores Salvador i José Domingo Bottaro entren en negocio con nosotros por una de nuestras fincas de las que tenemos en el Táchira, me permito molestarlo suplicándole me dé sus informes respecto de la responsabilidad monetaria de dichos individuos, así como tambien de la impresión que tenga Ud. de ellos, de su moralidad i de los conocimientos que puedan tener en materia de agricultura, pues el negocio de que se trata será para celebrarlo pagando parte al contado i parte por cuotas á largos plazos; i como Ud. comprenderá que sería aventurado cerrar un negocio de esa especie poniendo las fincas en manos de individuos que no sabemos si serán ó no capaces para cumplirlo i que léjos de mejorar la finca la demeriten, le suplico la mayor cabalidad posible en sus informes é impresiones, contando como es debido con la discreción que el asunto impone.

Le anticipo mis cumplidas gracias i en espera de sus gratas noticias quedo de Ud.

affmo s s i amigo.

C. Kinnau

P. - S. - Como pienso trasladarme por unos días a Cúcuta i seguir para San Cristóbal, la contestación de Ud. la aguardo en esta última plaza.

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 28.

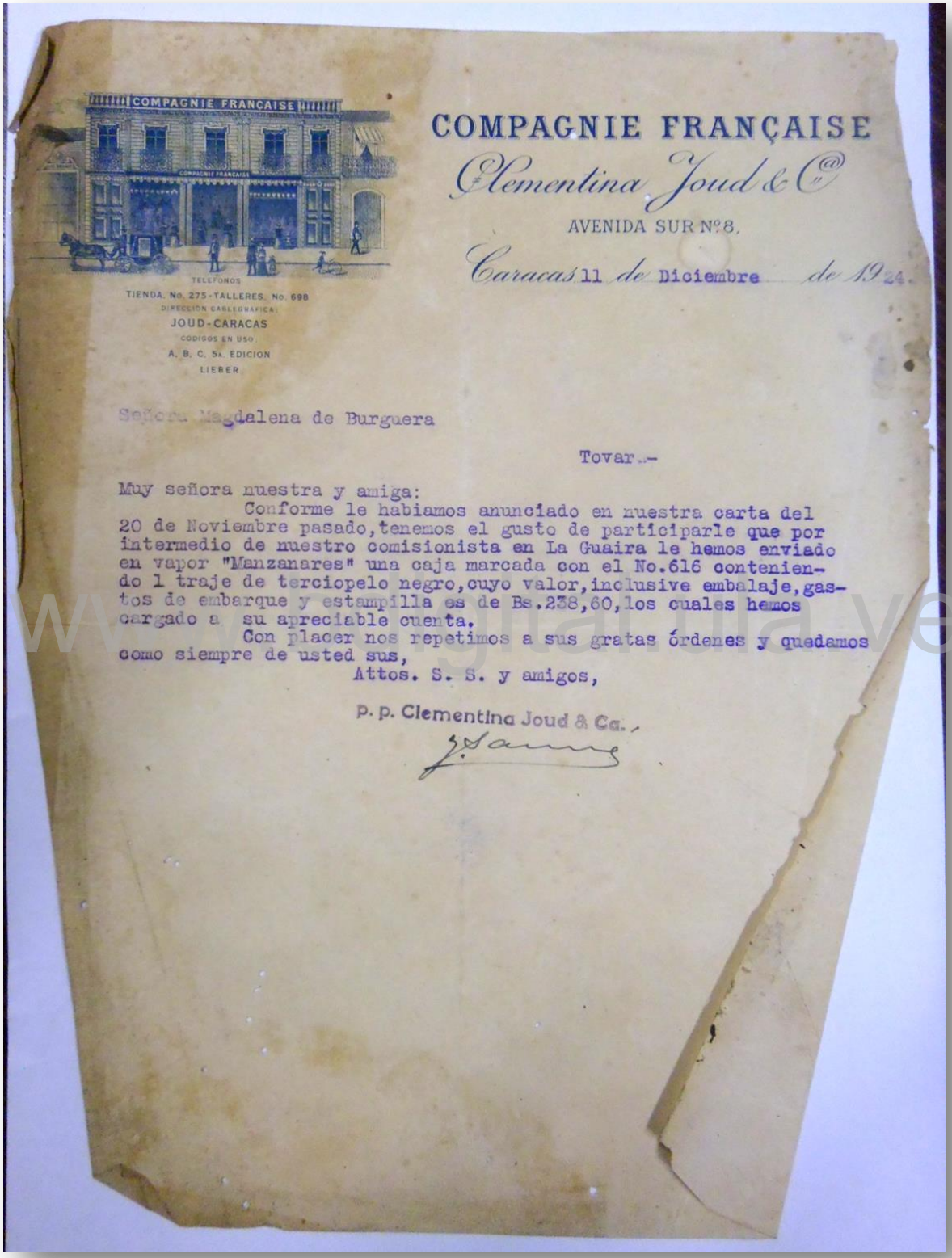
Carta enviada desde Compagnie Française Clementina Joud & C@. Avenida Sur. Para la Señora Magdalena de Burguera manifestándole el envío en vapor "Manzanares" Caja No. 6116, 1 traje de terciopelo negro cuyos costos de envío son de Bs. 238,60 cargados a la cuenta de la Señora. Caracas 11 de diciembre de 1924.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: RDBFC. Sección Manuscritos, Documentos. S. XIX y XX, Fondo “Antonio Febres Cordero”

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



COMPAGNIE FRANÇAISE

Clementina Joud & Cª

AVENIDA SUR Nº8.

Caracas 11 de Diciembre de 1924.

TELEFONOS
TIENDA, No. 275-TALLERES, No. 698
DIRECCION CABLEGRAFICA:
JOUD-CARACAS
CODIGOS EN USO:
A. B. C. 5a. EDICION
LIEBER

Señora Magdalena de Burguera

Tovar.-

Muy señora nuestra y amiga:

Conforme le habiamos anunciado en nuestra carta del 20 de Noviembre pasado, tenemos el gusto de participarle que por intermedio de nuestro comisionista en La Guaira le hemos enviado en vapor "Manzanares" una caja marcada con el No.616 conteniendo 1 traje de terciopelo negro, cuyo valor, inclusive embalaje, gastos de embarque y estampilla es de Bs.238,60, los cuales hemos cargado a su apreciable cuenta.

Con placer nos repetimos a sus gratas órdenes y quedamos como siempre de usted sus,

Attos. S. S. y amigos,

p. p. Clementina Joud & Ca.,

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE 29.

Expediente de mejora al camino de los callejones. Mérida, 1846.

www.bdigital.ula.ve

Fuente: Archivo General del Estado Mérida. Fondo Asamblea Legislativa.1846 15/33. 4 Fol.

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



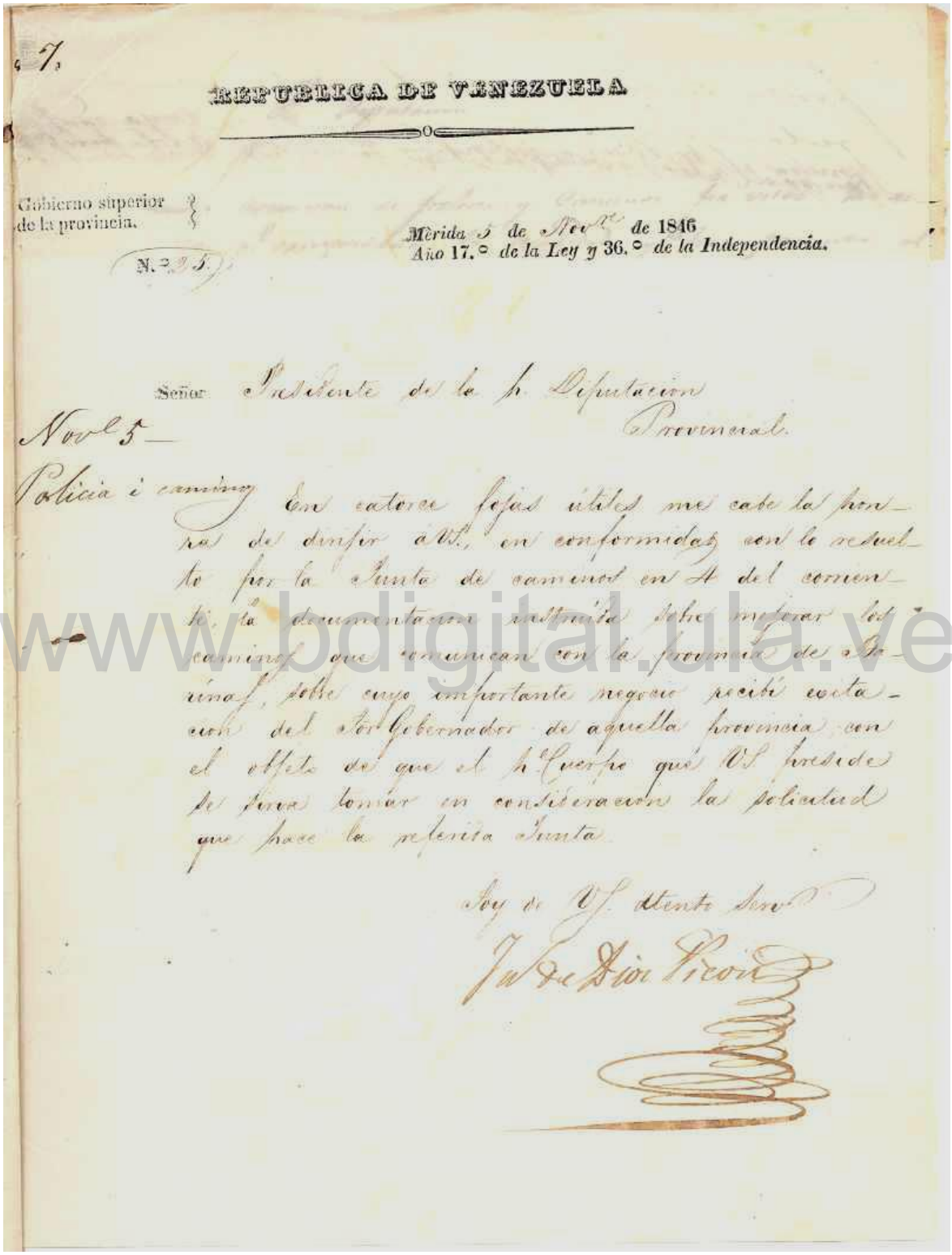
Nº 10

Sobre auxilio al camino
de los Callejones
1846

Nov.bre 3 A la comision de caminos
y — Despachado favorablemente

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



7.

REPUBLICA DE VENEZUELA

Gobierno superior de la provincia.

Mèrida 5 de Nov.re de 1846
Año 17.° de la Ley y 36.° de la Independencia.

N.° 235.

Señor Presidente de la h. Diputacion Provincial.

Nov.re 5—

Policia i caminos En catorce fojas útiles me cabe la honra de dirijir á V.S. en conformidad con lo resuelto por la Junta de caminos en A del comente la documentacion instruida sobre mejorar los caminos que comunican con la provincia de Barinas, sobre cuyo importante negocio recibí excitacion del Sor Gobernador de aquella provincia con el objeto de que el h.Cuerpo que V.S. preside se sirva tomar en consideracion la solicitud que hace la referida Junta.

Soy de V.S. atento Servr

Jn.te de Dios Picon

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

APÉNDICE N° 30.

Carta promocional firmada por el comerciante alemán

Juan Nölck. Litografía del comercio, Caracas, 28 de octubre de 1893.

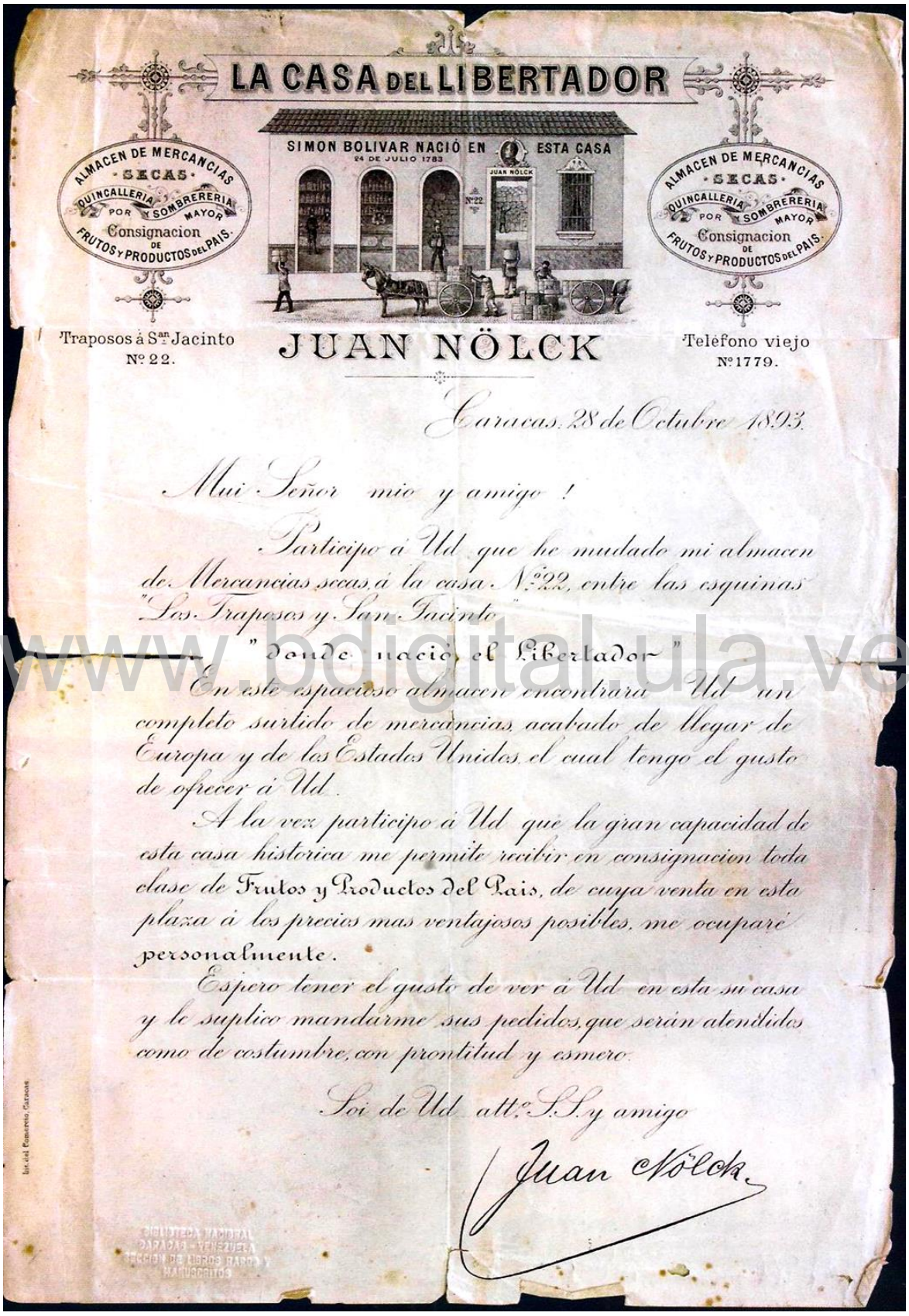
www.bdigital.ula.ve

Fuente: Biblioteca Nacional. Caracas-Venezuela. Sección de Libros Raros y Manuscritos.

Documento publicado en *El Desafío de la Historia*, Año 3, N°21, p.69

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



LA CASA DEL LIBERTADOR

ALMACEN DE MERCANCIAS · SECAS · QUINCALLERIA POR Y SOMBRERERIA MAYOR Consignacion DE FRUTOS Y PRODUCTOS DEL PAIS.

SIMON BOLIVAR NACIÓ EN ESTA CASA
24 DE JULIO 1783

JUAN NÖLCK

Nº 22

ALMACEN DE MERCANCIAS · SECAS · QUINCALLERIA POR Y SOMBRERERIA MAYOR Consignacion DE FRUTOS Y PRODUCTOS DEL PAIS.

Traposos á Stª Jacinto
Nº 22.

JUAN NÖLCK

Teléfono viejo
Nº 1779.

Caracas 28 de Octubre 1893.

Mui Señor mio y amigo !

Participo á Ud que he mudado mi almacen de Mercancias secas á la casa Nº 22, entre las esquinas "Los Traposos y San Jacinto"

"donde nació el Libertador"

En este espacioso almacen encontrará Ud un completo surtido de mercancias acabado de llegar de Europa y de los Estados Unidos el cual tengo el gusto de ofrecer á Ud.

A la vez participo á Ud que la gran capacidad de esta casa historica me permite recibir en consignacion toda clase de Frutos y Productos del Pais, de cuya venta en esta plaza á los precios mas ventajosos posibles, me ocuparé personalmente.

Espero tener el gusto de ver á Ud en esta su casa y le suplico mandarme sus pedidos, que serán atendidos como de costumbre, con prontitud y esmero.

Soi de Ud attº SS y amigo

Juan Nölck

Lit. del Fomento, Caracas

BIBLIOTECA NACIONAL CARACAS - VENEZUELA SECCION DE LIBROS RAROS Y MANUSCRITOS

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

www.bdigital.ula.ve

LISTA DE FIGURAS

ULA-Mérida-Venezuela

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Figura 1.Vínculos culturales microhistóricos. Esquema explicativo **/64**
Figura 2. Caracas. Esquina y Convento de San Jacinto, 1864 **/78**
Figura 3. Precios de artículos exportables (1863) **/81**
Figura 4. Número de habitantes según los censos oficiales de población **/83**
Figura 5. Población de las principales ciudades de Venezuela 1873-1920 **/83**
Figura 6. Venezuela. Población por entidades, 1873-1891-1920 **/84**
Figura 7. Datos sobre la Hacienda Pública venezolana entre 1964 y 1914 **/86**
Figura 8. Eventos revolucionarios más importantes entre 1864-1914 **/88**
Figura 9. Notificación de situación de Guerra en Capacho **/93**
Figura 10. Artículo 1° de la Ley del 2 de Mayo de 1836 **/95**
Figura 11. Formulario para la solicitud de los Bonos Venezolanos **/101**
Figura 12. Relación Café/Cacao entre 1830 y 1891 **/103**
Figura 13. Cuadro comparativo entre la cantidad de libras de Cacao y Café exportados por el puerto de La Guaira durante el periodo 1786-1829 **/118**
Figura 14. Lista de productos exportados. Año económico 1830-1831**/119**
Figura 15. Plantación de café en la Hacienda El Palmar. Valle de Aragua, 1844 **/120**
Figura 16: Patio de Café. Hacienda San José. 15 de abril de 1892 **/124**
Figura17. Ferdinand Bellerman. "Plantaciones de azúcar en San Esteban", 1849 **/127**
Figura 18. "Aragua, año 1913: «El camión sustituye al carro de bueyes en el acarreo de la caña de azúcar. Camión recibido por el señor Gustavo Vollmer para su hacienda, El Palmar"**/132**
Figura 19. "Las fases por que pasa el algodón antes de ir al telar. La planta en flor, la cosecha, la prensa y la máquina de desmotar **/137**
Figura 20. Productos agrícolas exportados entre 1830 y 1846 (café, cacao, tabaco, algodón y añil) **/144**
Figura 21. Movimiento de exportación del puerto de la Guaira en el primer semestre de 1816 **/148**
Figura 22. Garcero, 1873, por Ramón Páez **/151**
Figura 23. El "nuevo Matadero de Caracas" Schael, 1898 **/160**
Figura 24. La ganadería en 1873-1886 **/160**
Figura 25. "Compañías establecidas en la región aurífera del Yuruari (1876)" **/164**
Figura 26. Viajeros en la Chalana de la Draga de la Compañía´The Yuruary Dredging Co´. **/166**
Figura 27. Producción agrícola 1832-1920 **/168**
Figura 28. Arriero cargando burros **/172**
Figura 29. Las verduras. Estudio a lápiz **/172**
Figura 30. Mula ensillada **/174**
Figura 31. La ganadería en 1873-1886 /**175**
Figura 32. Perdida de un burro, 1842 **/176**
Figura 33. Publicación sobre la mejora del Camino de Guamas y sus beneficios para las mulas, los viajeros y el comercio, 1843 **/178**
Figura 34. Transporte de carga en mula desde Puerto Cabello a Valencia. Grabado publicado en 1888 en "The Illustrated London News" **/180**
Figura 35. Anuncio de un hurto de caballos, 1842 **/183**

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Figura 36. Pasaporte que se le concede a José Trinidad Morillo para que conduzca una mula que pondrán a disposición en Mérida **/183**
Figura 37. Anuncio de extravío de cuatro mulas un caballo y dos potros. Provincia de Trujillo, 1842 **/184**
Figura 38. Anuncio para cambio de caballos. Provincia de Caracas, 1842 **/185**
Figura 39. Varios negocios **/185**
Figura 40. Avisos. Bestias de alquiler, 1842 **/186**
Figura 41. Anuncio de venta de una mula, 1842 **/186**
Figura 42. Agentes viajeros de la Casa Blohm después de trabajar **/187**
Figura 43. Tucupido: "Orillas de la Laguna**"/188**
Figura 44. Avisos. De venta dos carros grandes muy fuertes y de la mejor construcción, acabados de venir por encargo, y propios para una hacienda **/190**
Figura 45. Aviso de Carros y carretas **/191**
Figura 46. Carros de Carga descargando frente a la Casa del Libertador. Siglo XIX **/192**
Figura 47. Carretas. Museo del Transporte (Caracas-Venezuela) **/195**
Figura 48. Carretas. Museo del Transporte (Caracas-Venezuela) **/195**
Figura 49. Isidoro Cabrera **/196**
Figura 50. Gran Ferrocarril del Táchira **/198**
Figura 51. Grupo de empleados del ferrocarril de Guanta a Barcelona **/204**
Figura 52. La "White Wing" anclada en la Guaira, 1865 **/206**
Figura 53. Ciudad Bolívar hacia 1866, litografía de Henrique Neum según dibujo de Ramón Bolet Peraza **/209**
Figura 54. Barco vapor Venezuela **/210**
Figura 55. Mapa de los Estados Unidos de Venezuela (1891) con las su principales puertos **/2013**
Figura 56. Mapa–Mundi Histórico **/215**
Figura 57. La Guaira desde el oeste, 1886-1868. Por Carl Geldner **/217**
Figura 58. "Aduana de Puerto Cabello 1877-1878" de Ramón Bolet **/218**
Figura 59. Puerto de Ciudad Bolívar (Parte oriental) **/219**
Figura 61. Membrete de la carta promocional firmada por el comerciante alemán Juan Nölck, 28 de octubre de 1893 **/232**
Figura 62. Tienda de abastos Juan Bautista Arteaga, Caracas 1900-1906 **/234**
Figura 63. "La Guaira" 1866 por Carl Geldmer (En el fondo la Casa Blohm) **/238**
Figura 64. Personal de oficina Blohm & Co. Marzo de 1907 **/240**
Figura 65 Reunión en el club del Comercio Alemán. Maracaibo **/242**
Figura 66. Casa Breuer Moöler. San Cristóbal, 1890 **/244**
Figura 67. "Forma en que viajaban los Agentes viajeros a los Andes" (1908) **/249**
Figura 68. Viajeros que visitaron a Venezuela entre 1799 y 1899 (Lista sucinta) **/259**
Figura 69. Mapa de los Estados Unidos de Venezuela 1891 **/266**
Figura 70. Puerto Blohm en Ciudad Bolívar, 1899, colección Henrik Blohm /**271**
Figura 71. Origen de entradas de barcos en lastre y cargas de mercancías en Angostura, 1840-41/**278**
Figura 72. Comerciantes Hanseáticos en Ciudad Bolívar, 1863 **/279**
Figura 73. "Río Yuaruary: vado en verano para entrar al Callao" /**281**

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Figura 74. Exportación de Balatá: Establecimiento del señor José L. Paredes - Upata. Guayana. /**284**
Figura 75. "Exportación de Balatá: Upata. Guayana-Establecimiento del señor Clemente Lioni" /**286**
Figura 76. Escala 1: 7.500.000 contiene vista general sobre Venezuela, Colombia y el área completa del Orinoco /**290**
Figura 77. Guayana: Viajeros en los campos de Upata/**290**
Figura 78. El Bolívar en el Puerto de ciudad Bolívar. Ciudad Bolívar, 9 de abril de 1886. Dibujo del viajero francés Auguste Morisot/ **291**
Figura 79. "Atardecer en el Golfo de Cariaco". Ferdinand Bellerman, 1874/**297**
Figura 80. "Río Caribe: Hacienda de cacao y Oficina del Valle de San Juan, propiedad del señor Domicio Loero"/**303**
Figura 81. Carúpano. Anton Göering/**304**
Figura 82. Costumbres Regionales -Vendedores de yerba - (Carúpano) /**308**
Figura 83. Caminos Regionales: Aguadores de Barcelona/**309**
Figura 84. Calle de Bolívar. Barcelona/**313**
Figura85. Croquis del Camino de Cumaná a Cumanacoa/**315**
Figura 86. Minas de Naricual. Grupos de obreros de la mina/**316**
Figura 87. Altagracia de Orituco/**325**
Figura 88. Relieve del territorio venezolano. Notabilidad del Llano y sus afluentes/**329**
Figura 89. Zaraza. Calle del Comercio/**337**
Figura 90. Plano que muestra las vías existentes entre el Estado Yaracuy y el Ferrocarril Bolívar/**339**
Figura 91. Calle Comercio de Puerto Cabello/**342**
Figura 92. Entrada del Puerto (Puerto Cabello)/**344**
Figura 93. Viajeros en el ferrocarril alemán Caracas-Valencia a finales del siglo XIX/**347**
Figura 94. Puerto Cabello, 1910/**349**
Figura 95. Coro: Palacio de Gobierno/**351**
Figura 96. Calle Falcón (Coro)/**353**
Figura 97. Paris en Coro. Promoción de la casa J. A. Senior E. Hijo, 1889/**357**
Figura 98. Estado Falcón: Campos de Cumarebo. Foto: H. Avril/**360**
Figura 99. Paris en Coro. Promociòn de la casa J. A. Senior E. Hijo, 1889/**364**
Figura 100. Hoya Hidrográfica del lago de Maracaibo/**367**
Figura 101. Anuncio publicitario de la firma Breur, Möller & Co**./372**
Figura 102. Comercios por mayor y detal en Maracaibo año 1894/**374**
Figura 103. Firma C.W, Chirstern/**375**
Figura 104. Maracaibo parte de la Ciudad y la Bahía/**376**
Figura 105. Compañía anónima "Navegación en el Lago de Maracaibo y sus afluentes"/**377**
Figura 106. Maracaibo – Aduana y plaza Colón/**379**
Figura 107. Aviso de la Camara de Comercio de Maracaibo/**380**
Figura 108. Mercado de Maracaibo. 1900. Colección Panorama/**382**
Figura 109. Vapor "Progreso"/**384**
Figura 110. Promoción Compañía anónima Seguros Marítimos de Maracaibo/**384**
Figura 111. Promoción de exportadores e importadores de mercancías/**385**
Figura 112. Promoción Comercializadora NUMA P. LEÓN/**386**

www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Figura 113. Promoción de Octavio Fernández Importador y Exportador/**387**
Figura 113.1. Promoción de la casa Paris & Nuñez/**387**
Figura 113.2. Promoción de Van Dissel, Rode & Co/**387**
Figura 114. Promoción de Dallórso & Co/**388**
Figura 115. Promoción de Blohm & Co/**388**
Figura 116. Promoción de A. Cook & Hermano/**389**
Figura 117. Promoción de Berckmann & Co/**389**
Figura 118. Promoción de H.L. Boulton Jr. & Co/**389**
Figura 119. Mapa político de la República de Venezuela de Agustín Codazzi/**392**
Figura 120. Viñeta del Atlas Físico y Político de la República de Codazzi/**395**
Figura 121. Viñeta del Álbum de Caracas y Venezuela/**399**
Figura 122. Pasage del Cardonal. La Guaira/**400**
Figura 123. Palacio del Ministerio de Fomento. Vista de la Esquina del Conde hacia el Este-Caracas/**401**
Figura 124. Producto Colman´s Mustard, 1878/**410**
Figura 125. Chocolate la India, 1880/**411**
Figura 126. Maizena, 1880/**412**
Figura 127. Cacao-Menier, 1905/**413**
Figura 128. Dulces P. Cavalli, 1907/**412**
Figura 129. Casa Amarilla. Residencia Presidencial/**416**
Figura 130. Ferdinand Bellermann, vendedor de gallinas caraqueño, 1843/**417**
Figura 131. Páramo de Mucuchíes /**419**
Figura 132. La Venezuela del café 1873-1920/**421**
Figura 133. Ruta de La Ceiba a Betijoque. Cantón de Gibraltar-Cantón de Escuque/**422**
Figura 134. Plano de la región comprendida entre Sabana-Mendoza y Boconó para el estudio de las carreteras de Motatán a Trujillo y Boconó/**423**
Figura 135. Cuadro referidos al movimiento de aduana de cabotaje de La Ceiba en los meses de agosto y septiembre de 1887/**426**
Figura 136. La Casa Breuer Möller en San Cristobal, 1890/**428**
Figura 137. "Puente Grita-Ferrocarril de Táchira**"/431**
Figura 138. "Paisajes Nacionales"/**433**
Figura 139. Mapa de la provincia de Mérida/**435**
Figura 140. Mérida y la Sierra Nevada/**438**
Figura 141. Venezuela. Capital Acumulado en Empresas Comerciales. 1910-1911(Miles de Bolívares)/**439**
Figura 142. El capitán Pedro/**451**
Figura 143. Uno de los hombres del barco/**452**
Figura 144. Piragua/**455**
Figura 145. Falca/**456**
Figura 146. Curiara/**456**
Figura 147. Señor José Manuel Mirabal /**457**
Figura 148. General Guadalupe Molina/**459**
Figura 149. Joven Mulata/**461**
Figura 150. Nicacio Tumaki. Indio Baniva/**463**
Figura 151. Popurito. Indio Guahibo/**464**

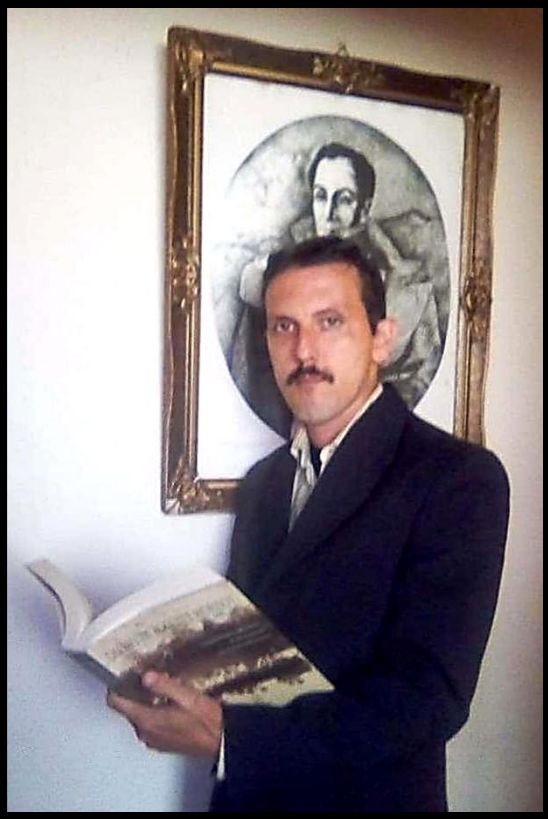
www.bdigital.ula.ve
ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL

Como el cuaderno de una bitácora marca al navegante de hoy el rumbo que siguió ayer el timonel, he querido recoger en esta terrestre bitácora las notas del viaje antiguo del hombre venezolano que trabajó con amor y fruto la pródiga tierra nacional.

Mario Briceño Iragorri
Caracas, 19 de abril de 1952
Prólogo a *Alegría de la Tierra (Pequeña apología de nuestra agricultura antigua)*

www.bdigital.ula.ve

ULA-Mérida-Venezuela
C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL



El autor:

Johnny V. Barrios Barrios

Licenciado en Historia, *Magister Scientiae* en Estudios Sociales y Culturales, Candidato a Doctor en Ciencias Humanas por la Universidad de Los Andes (ULA-Mérida-Venezuela). Profesor de la Escuela de Historia de la Universidad de Los Andes (ULA-Mérida-Venezuela. Área: Pensamiento histórico, político y social. Miembro del Departamento de Historia Universal (ULA), Profesor de la asignatura optativa: *Viajeros del siglo XIX en Venezuela*. Miembro del Comité Técnico de la Maestría en Estudios Sociales y Culturales de Los Andes. Integrante del Grupo de Investigación de Historia de las Regiones Americanas-GIHRA. Colaborador del Grupo de Investigación Sociohistórica de la Región Andina-GISARA, Miembro del equipo editorial de la Revista *Procesos Históricos* y del Consejo Científico de la Revista *Presente y Pasado*. Campo de Investigación: Historia Cultural.

www.bdigital.ula.ve

La presente Tesis Doctoral intitulada: VIAJES COMERCIALES EN LA VENEZUELA AGROEXPORTADORA (1864-1914): UN ESTUDIO HISTÓRICO-CULTURAL, constituye un esfuerzo investigativo que busca exponer, previo examen y análisis sistemático de la documentación encontrada, la importancia de los procesos de intercambio cultural presentes en el contexto comercial decimonónico de Venezuela en el marco de la economía-mundo. Como se ha de inferir, durante los cincuenta años que abarca el estudio, Venezuela se muestra como una nación diversa y en gran medida fragmentada, tanto desde el punto de vista geográfico como político-económico y socio-cultural. No obstante, los documentos de la época, localizados en repositorios documentales, permiten detectar un proceso de articulación nacional basado en un conjunto de relaciones económico-culturales que vinculan lo intrarregional con el mundo. En concordancia, en estas páginas se expone la investigación y su alcance, reconociendo cómo con el comercio no sólo se desplazan los productos sino también la cultura de los pueblos, prevaleciendo el papel del *viaje comercial* como un factor dinamizador de la cultura en sentido histórico, en una búsqueda por lograr una aproximación al estudio de la Historia de Venezuela desde el enfoque historiográfico de la Historia Cultural; más específicamente, desde una Historia Cultural Latinoamericana.

C.C. RECONOCIMIENTO- COMPOARTIR IGUAL