

Impacto inicial del petróleo en la sociedad zuliana

*Germán Cardozo Galué**
*Arlene Urdaneta Quintero***

RESUMEN

El inicio de la explotación petrolera, en 1920, generó importantes cambios en los diversos sectores de la sociedad zuliana cuyos efectos se reflejaron tanto a lo interior como en las relaciones del Zulia con el poder central, contribuyeron a la definitiva integración del territorio venezolano y los comienzos del afianzamiento del Estado Nacional. En este artículo se analiza desde una perspectiva histórica esta coyuntura a partir de su impacto socioeconómico y político en la sociedad agroexportadora tradicional que desde 1880 había iniciado su fase de consolidación. A tal efecto se estudian los cambios generados por la explotación petrolera en las características demográficas del Zulia, en la conformación urbano – arquitectónica de Maracaibo, en las actividades económicas, en las relaciones de sociabilidad, en la mentalidad de la elite dirigente y en sus vínculos con el poder central. Constituye una primera aproximación al tema y aporta reflexiones sobre un proceso escasamente abordado bajo este enfoque en la historiografía venezolana.

Palabras clave: Zulia, petróleo, agricultura, comercio, región, Estado Nacional.

*Centro de Estudios Históricos. Universidad del Zulia

* *Centro de Estudios Históricos. Universidad del Zulia. E-mail: arleurdaneta@jamnet.com

Initial Impact of the petroleum in the zulian society.

Abstract

The beginning of the oil operation, in 1920, generated important changes in the diverse sectors of the Zulian society whose effects were reflected so much to the interior as in their relations with the central power and, contributed to the definitive integration of the Venezuelan territory and the beginnings of the reinforcement of the National State. In this article this conjuncture is analyzed from an historical perspective about its socio-economic and political impact in a traditional export trade agricultural society that from 1880 had initiated its phase of consolidation. To this proposal on study the changes generated by the oil operation in the demographic characteristics of Zulian, in the urban conformation - architectonic of Maracaibo, in the economic activities, the relations of sociability, the mentality of elite leader and in its bonds with the central power. It constitutes one first approach to the subject and contributes reflections on a barely boarded process under the Venezuelan historiography.

Key words: Zulian, petroleum, agriculture, commerce, region, National State

Introducción

Los inicios a gran escala de la explotación petrolera en Venezuela marcan una nueva era en su desarrollo socioeconómico. Dato importante en el análisis espacial e impacto de este proceso lo representa el hecho de ubicarse en el Zulian para 1920 “casi la mitad de todos los terrenos otorgados en concesiones petroleras” (McBeth, 2004). El Zulian constituía porción significativa de más de las tres cuartas partes del territorio de la actual Venezuela donde se había desarrollado, durante cuatro siglos, una creciente economía agroexportadora basada progresivamente en la explotación y mercadeo de los cueros, cacao y café, principalmente.

En las dos primeras décadas de siglo XX ya se habían producido significativos cambios en la sociedad zuliana que preceden al periodo petrolero.

En estos años se define aún más la consolidación de la sociedad agroexportadora basada principalmente en la explotación y comercialización del café controlada por hombres de negocio alemanes aliados a intermediarios del occidente venezolano; a esta actividad tradicional se suma la industrialización en el procesamiento de los derivados de la caña de azúcar y su comercialización con importantes inversiones norteamericanas.

Sin embargo, en esta sociedad predominaban formas de sociabilidad y valores aún enraizados en el imaginario colectivo tradicional heredados del antiguo régimen monárquico por la República. Una economía y formas sociales circunscritas territorialmente a una región, significativamente aislada de la cotidianidad e intereses del resto del país; entre otros rasgos, se destacaba un fuerte imaginario autonomista en cuanto a la administración pública que incitaba a enfrentar las arremetidas del centralismo consuetudinario irrespetuoso de los acuerdos consensuados del componente federal reconocido por las leyes del Estado venezolano. Sin embargo desde el ámbito de lo político participaba en la construcción de la nación venezolana a través del acatamiento y defensa de la Constitución e instituciones republicanas, y difusión de valores y sentimientos patrios a través de las conmemoraciones nacionales.

En su organización y desarrollo económico el Zulia se comportaba como región autónoma, con un sector dirigente criollo de un todo asociado a los agricultores andinos y comerciantes al mayor y plazas extranjeros; comportamiento que no respondía a proyectos de integración a mercado nacional alguno.

En consecuencia, las inversiones y modernización de la infraestructura económica estaba en manos de intereses particulares de hombres de negocio y autoridades locales de la región. Fuera de este entorno, y de una minoría dedicada al ejercicio de las profesiones liberales, predominaba la pobreza y eran escasas las posibilidades de lograr ascenso social.

Los vínculos con Caracas, sede del poder central, se limitaban a la esfera de lo político en términos de mantener la integración del territorio venezolano que, entre otras ventajas, garantizaba la representación nacional de los intereses regionales en los mercados externos a través de los tratados de amistad y comercio.

El impacto de la explotación y renta petrolera se hará sentir en todos los ámbitos de la sociedad zuliana. Coincide la etapa de consolidación de la actividad agroexportadora con la presencia de nuevos factores, internos y externos, que conllevaron su progresivo debilitamiento y posterior marginalización del proceso productivo regional. Los antiguos cosecheros y comerciantes, identificados por el rango social, lazos familiares y el cultivo de tradicionales normas y valores ciudadanos, a lo largo de las ciudades andinas y puertos lacustres, fueron paulatinamente desplazados por un sector emergente zuliano que, con vista a las facilidades del rápido enriquecimiento, se aliaría de múltiples formas con los intereses anglosajones y grupos económicos procedentes de la región norcentral del país.

El capitalismo financiero alcanzó su máxima expresión y la renta petrolera impulsó la consolidación del Estado Nacional venezolano al gestarse por vez primera un mercado con cobertura nacional con una elite y sector dirigente también nacional y recursos para unir social y económicamente el territorio a través de carreteras y puentes. En el caso específico del Zulia, la construcción de la carretera trasandina, que permitió direccionar la producción agrícola hacia otros puertos del país, inició la desestructuración del secular circuito agroexportador de occidente que tuvo a los puertos fluvio-lacustres como salida natural y a Maracaibo como puerto nodal.

Siglos de una cotidianidad y de un modo de vida contruidos en la convivencia de los binomios campo – ciudad, cultivo – comercio, se vieron trastocados por la brusca irrupción de una actividad productiva novedosa y variada en cuanto a tecnología, mercado e impacto sobre la sociedad: la minería extractiva. En este artículo se ofrece una primera caracterización de las décadas de transición de una sociedad signada en el Zulia por la dedicación intensiva a la producción y comercialización de bienes provenientes del agro a su inserción en las nuevas perspectivas que impuso la explotación petrolera en cuanto a construcción de un mercado nacional y sus consecuencias en los inicios de la consolidación del Estado Nacional en Venezuela.

Consolidación de la sociedad agroexportadora

Desde inicios de la República se desarrollaron y consolidaron en torno a ciudades – puertos como Angostura, Carúpano, La Guaira, Puerto Cabello, Coro y Maracaibo circuitos económicos a través de los cuales se canalizaba la extrac-

ción de frutos e introducción de manufacturas y mercaderías de vastos “hinterlands”. De ellos el más amplio, complejo y definido geográficamente lo constituyó el que tuvo por centro nodal a Maracaibo.

Su área de intercambios e influencia se extendió, en el occidente de la actual Venezuela y nororiente colombiano, sobre un espacio superior a los 100.000 kilómetros cuadrados en torno a la cuenca hidrográfica del extenso lago de Maracaibo y sus afluentes: los puertos de las orillas y planicies lacustres y las áreas productivas del piedemonte y valles andinos constituyeron un extenso espacio social en el cual privaron relaciones económicas de complementariedad que consolidaron en la larga duración la unidad funcional de la región.

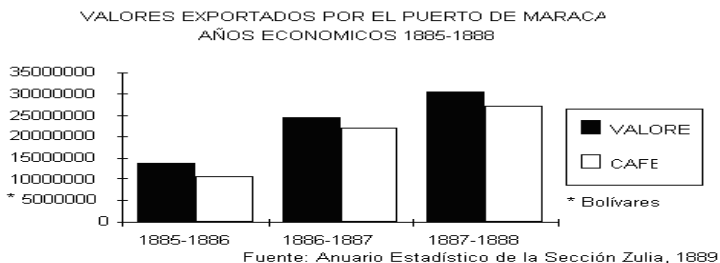
Estas características internas en cuanto a extensión geográfica y diversidad operativa se vieron favorecidas por la estratégica ubicación de la ciudad – puerto de Maracaibo que servía de receptor del flujo y reflujo comercial entre las áreas productivas y consumidoras andinas, expeditamente comunicadas por el extenso lago y sus afluentes, con el Caribe y el Atlántico.

Para los años en los cuales se inicia la explotación petrolera en Venezuela, Maracaibo se presenta como el centro comercial más importante de la República. Desde el último tercio del siglo XIX su Aduana figura en las estadísticas oficiales como la primera del país en cuanto a movimiento de capitales. Esta bonanza económica le ha permitido al Zulia iniciar y concretar fuertes inversiones en el transporte acuático con la incorporación de la navegación a vapor en el lago de Maracaibo y hacia el exterior, construcción de vías férreas para facilitar y reducir el tiempo de las comunicaciones con las áreas productivas andinas, además de diversificar la actividad económica con la construcción de modernos centrales azucareros y otros géneros de industrias.

Hacia la década de 1880 se había iniciado la fase de consolidación del tradicional circuito agro – exportador, originado en el occidente de la actual Venezuela durante el período monárquico y desarrollado desde mediados del siglo XVIII con la exportación del cacao y cueros, más la posterior expansión de los cultivos y comercialización del café durante la República ¹.

¹ Cfr.: Ileana Para Grazzina, “Proceso de formación de la Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo 1529-1676; Belín Vázquez de Ferrer, **El puerto de Maracaibo: elemento estructurante del espacio social marabino (siglo XVIII)**; Germán Cardozo Galué, **Maracaibo y su región histórica. El Circuito Agroexportador 1830 - 1860.**

financieras y mercantiles de la región, especialmente en cuanto al rubro del café, (Cardozo G., 1991: 233). Así lo demuestra el siguiente cuadro elaborado a partir de las estadísticas oficiales zulianas que resume los valores exportados por el puerto de Maracaibo; en él se aprecia la importancia del café, producto básico desde los inicios del desarrollo de esta actividad en las primeras décadas del XIX:




El café, producto que descuella y casi totaliza el movimiento mercantil que se observa fue de tal importancia en términos comparativos dentro del país que, en el año económico 1888, al puerto de Nueva York, principal destino de las exportaciones venezolanas, llegaron 291.282 kgs. de café procedentes de Maracaibo, contra 155.721 de Puerto Cabello y 65.370 de La Guaira ².

Para 1881, el registro de Patentes de Industria de la ciudad de Maracaibo, basadas en los capitales que movilizaba cada comerciante, ubicaba a las siguientes firmas alemanas como las primeras en importancia en la clasificación y únicas en la categoría de «Importadores y exportadores por mayor de mercancías», ordenados de mayor a menor según los derechos a pagar: Schmilinsky & Cía., Minlos Breuer & Cía., Blohm & Cía.; Schön Willson y Cía.; y H. O. Bornhorst & Cía. Se les aproximaba la firma H. L. Boulton & Cía., norteamericana, como «Importador y exportador por mayor de víveres» ³.

² Diario *El Fonógrafo*. Maracaibo, 29 de enero de 1989. Año X, Núm. 2067.

³ *Archivo histórico del Zulia*. Año 1881, tomo 3, legajo 26.

El alza en los precios del café a nivel mundial, cuya cifra más alta se dio a mediados de la década de 1890 (Walter, 1991: 34), señala también para el siglo XIX la consolidación del *Circuito agroexportador marabino*. Las estadísticas locales reflejan el impacto de los precios del café. Para el año económico 1894 (enero-diciembre) el valor total de las exportaciones alcanzó los 39.533.490 Bolívares, de los cuales el café representó un monto de Bs. 37.996.228, el 96% (Arocha, 1895: 75). Seis años antes las mismas cifras daban 30.381.636 y 27.173.324 Bolívares, respectivamente, un promedio de diez millones por debajo de las anteriores.

 Como consecuencia de este proceso de consolidación económica, Maracaibo se define como el principal emporio mercantil de la región occidental del país. Con cerca de 40.000 habitantes, contaba con 51 establecimientos de comercio por mayor y 388 de comercio al detal (Arocha, 1895: 87).

Una de las mayores dificultades que había frenado hasta entonces la definitiva consolidación del circuito agroexportador marabino lo había sido por décadas la ausencia de vías terrestres expeditas que acercaran las áreas productivas andinas a los puertos fluviales del Zulia – Catatumbo, pues la ausencia de carreteras siempre había sido total debido a la fragosidad de las laderas andinas y las áreas pantanosas que circundaban al lago de Maracaibo (Cardozo G., 1991: 50 – 52).

La acumulación de capitales como resultado de la activación creciente de la agroexportación proveyó de recursos y aceleró iniciativas para la inversión en puntuales vías ferroviarias que acercaran los principales centros de producción al eje fluvio – lacustre. La inversión provino fundamentalmente de hombres de negocio⁴ y comerciantes criollos o extranjeros ya radicados hacía largo tiempo en la región .

Entre 1880 y 1885 se unió por este medio a la importante área cafetalera trujillana, que tenía como centro de acopio la población de Motatán, con el puerto de La Ceiba; el tramo de recorrido cubría 81.5 kilómetros. Por su importancia en el transporte de frutos, mercancías y pasajeros para fines de siglo se lo designaría oficialmente con el nombre de Compañía Gran Ferrocarril de La Ceiba.

⁴ Cfr.: Ramón Santaella Y., *La dinámica del espacio en la cuenca del lago de Maracaibo: 1873 – 1940*.

Con una extensión de 60 kilómetros, se puso en servicio en 1895 el ferrocarril de la población de El Vigía, donde se concentraba la producción agrícola de las haciendas de Mérida y Táchira profundo (La Grita, Pregonero y La Fría, entre otros) a la de Santa Bárbara, puerto a las orillas del río Catatumbo. El más extenso, de 114,5 kilómetros, fue el Gran Ferrocarril del Táchira que se dirigía desde Uracá, hasta el puerto de Encontrados en la confluencia de los ríos Zulia y Catatumbo. Además de transportar la importante producción del área sur del entorno agrícola de San Cristóbal exportaba la proveniente del norte de Santander en Colombia a través del ferrocarril de Cúcuta.

La instalación de una infraestructura vial ferrocarrilera no tuvo por propósito desarrollar un plan vial para el Zulia sino “vincular los centros de producción y/o consumo (o los puntos de trasbordo terrestre) con un puerto fluvial o con uno lacustre” (Paredes H., 1984: 64), como lo demuestra el hecho de haber sido superpuesta a las antiguas rutas terrestres.

Simultáneamente a este esfuerzo de introducción del transporte ferrocarrilero, desde mediados del siglo XIX se dan los primeros pasos para superar las enormes distancias que suponía la conducción de frutos y mercaderías entre Maracaibo y los puertos fluviales y lacustres a través del extenso lago. La navegación se hacía, desde siglos atrás, en embarcaciones de propulsión humana como los cayucos y bongos o eólica como las piraguas, balandras y goletas. A principios de la década de 1850 se construyeron en los astilleros de Maracaibo las dos primeras embarcaciones de propulsión mecánica, los vapores de ruedas o paletas “Trujillo” y “Venceremos”, a semejanza de los que surcaban el Mississippi. (**El Zulia Ilustrado**: 58).

En 1878, se incorpora a las ruta del Lago el vapor “Progreso” propiedad de la Casa Boulton, y, luego, sucesivamente los vapores “Venezuela”, “Colombia”, “Maracaibo”, “Filadelfia”, “Zulia” y “Mérida”. La inversión extranjera, principalmente de Norteamérica donde New York concentraba la mayor parte de las exportaciones de la cuenca lacustre, tuvieron un rol importante en este proceso de modernización naviera (Santaella Y., 1989: 165–166). El empleo de los vapores de ruedas se limitó a cubrir las rutas que enlazaban a Maracaibo con los puertos de Encontrados y La Ceiba.

Como consecuencia del cada vez mayor dinamismo del circuito comercial marabino la navegación marítima que enlazaba a Maracaibo con el resto de Venezuela, Caribe y el Atlántico recibió igualmente un fuerte impulso, en el último tercio del siglo XIX y principios del XX. Era el principal soporte de la casi totalidad del comercio exterior y de la mayor parte del comercio interregional venezolano. Las rutas de la navegación de altura incluían en el Caribe a Cuba, Puerto Rico y algunas Antillas menores; en Norteamérica principalmente a New York:

... en lo referente al comercio con Europa, una parte muy considerable de los bienes transportados requería del trasbordo en Nueva York o en Curazao. Esa ruptura de carga debía hacerse por cuanto la Barra de Maracaibo impedía, para ese entonces [c. 1910], el acceso de los grandes vapores trasatlánticos. Por ese motivo, desde y hacia Maracaibo, las rutas trasatlánticas directas debían ser cubiertas por veleros... En cambio, desde y hacia EE. UU., la carga se movilizaba fundamentalmente en pequeños vapores aptos para el cruce de dicha barra (Paredes H., 1984: 140 – 141)

New York progresivamente se convirtió en el principal puerto que recibía en forma directa la producción del circuito agroexportador marabino para su distribución en los puertos europeos de Liverpool, Hamburgo, Bremen y Nantes, entre otros.

La introducción de las redes ferroviarias e incremento de la navegación a vapor complementó la concepción capitalista del negocio. En alguno de ellos se dio la asociación de capitales maracaiberos y extranjeros con los aportes de numerario procedente de los Andes y Colombia. La proyección de las casas comerciales matrices de Maracaibo hacia las áreas andinas y santandereanas a través de sucursales hace pensar en la ampliación y consolidación de este proceso. Lo acompañaron la diversificación de las actividades productivas hacia otros rubros como la farmacéutica, ferretería y medianas industrias de fabricación de velas, fósforo, jabón, pastas alimenticias, entre otras.

Esta etapa de bonanza y definición de Maracaibo como emporio mercantil y gran centro nodal de los intercambios de la región marabina con el resto de Venezuela, Norteamérica y Europa se reflejó en variados aspectos. El sector financiero creó, en 1880, la Compañía de Seguros Marítimos, y en 1882 el Banco

de Maracaibo, primera banca comercial privada del país. Hasta este momento el financiamiento de las áreas productivas había estado en manos del capital alemán, y antes de su llegada a la región se recibía de los bienes de la Iglesia.

Se restableció una institución que ya había sido prevista como necesaria, creada en 1878: la **Cámara de Comercio de Maracaibo** (Urdaneta Q., 1992: 139 –140), cuyas actividades cesaron en los años siguientes por motivos aún desconocidos; quizás, porque aún no respondía completamente al desarrollo económico de la región. Entre los meses de mayo y junio de 1894 se procedió a la Instalación de la **Cámara de Comercio de Maracaibo**. Contemporánea a su constitución lo fue la fundación e instalación del **Club del Comercio**, que la precedió en 1891.

Desde la década de 1880 hasta principios del siglo XX, lapso durante el cual, como se ha visto, las estadísticas económicas, innovaciones en el ramo del transporte y creación de instituciones afines reflejan un sensible mejoramiento y consolidación de las operaciones mercantiles en el *Circuito agroexportador marabino*, se inició en la ciudad – puerto de Maracaibo un proceso de ambiente renovador tanto en lo urbano – arquitectónico, como en la actividad intelectual.

En 1883, con motivo del centenario del nacimiento del Libertador, Guzmán Blanco organizó en Caracas una Exposición para mostrar el potencial económico y cultural del país; Maracaibo asistió, y la «Sección Zulia -en palabras de Francisco González Guinán- fue indudablemente la que ostentó más lujo, arreglo e inteligencia en su exhibición» (González G., 1954: 461). Ese mismo año, también en homenaje al Libertador la ciudad inauguró el 24 de junio el Teatro Baralt; de estilo ecléctico morisco, con capacidad para mil personas, y «doce mangueras giratorias de hierro galvanizado» que atraviesan verticalmente el edificio para su mayor ventilación, «primera referencia al condicionamiento ambiental mecánico en toda la historia de la arquitectura venezolana» (Zawisza, 1989: 116) ⁵.

Maracaibo estrenó otros edificios públicos. El más suntuoso de ellos lo constituyó la sede de la Escuela de Artes y Oficios, construido en 1888 como

⁵ Véase también: Nereida Petit de Iguarán, “El Teatro Baralt de 1883. Antecedentes.. Realización e impacto en la sociedad maracaibera”.

parte de los homenajes a Rafael Urdaneta en el centenario de su nacimiento. En septiembre de 1890 se trasladó a este recinto el poder legislativo. Techaron con tejas las casas del perímetro urbano, construidas o refaccionadas según nuevos cánones arquitectónicos: altas, de largos ventanales de contrastantes y vivos colores; enlosaron la aceras de las calles principales. Coincidiendo también con las conmemoraciones del natalicio de Urdaneta, quedó inaugurado el servicio telefónico, y por vez primera en el país, una población venezolana, Maracaibo, se iluminó parcialmente en 1888 con el alumbrado eléctrico y estrenó un incipiente acueducto público en 1894.

El perímetro urbano se había consolidado hacia el norte con el municipio Santa Lucía, y hacia el oeste surgió el de Cristo de Aranza. Su ampliación demandó mejoras en el sistema de transporte. En 1884, la ciudad inauguró la primera línea de tranvías de tracción animal: unía al céntrico sector del mercado con Los Haticos, área de esparcimiento en la ciudad, a donde ahora las familias adineradas empezaron a trasladar su residencia habitual. Otras líneas se construyeron que conducían, también desde el centro, a El Empedrado, El Milagro, Las Delicias; y en 1891, se estrenó la de Bella Vista, de tracción mecánica a vapor.

Estos adelantos en la economía y urbanismo local y regional ocurrían a pesar del asedio político de la medidas coercitivas del poder central presidido por Antonio Guzmán Blanco. El 19 de mayo de 1881, en flagrante contradicción con la recién aprobada Constitución, el Congreso promulgó una Ley que instaba a los Estados Falcón y Zulia a fusionarse entre sí o con otros Estados. Guzmán Blanco dictó un decreto mediante el cual le nombraba Presidente al «Grande Estado» resultante de la fusión de Falcón y Zulia, donde todavía no habían tenido tiempo de enterarse de la disposición emanada del Congreso. «Un plan maquiavélico que encerraba como verdadero fin eclipsar al Zulia, hacer desaparecer hasta su nombre, tal como se hizo, ‘convertirlo en una playa de pescadores’, como se pretendió hacerlo para domar su rebeldía»,(Besson, 1973: II, 540).

Los zulianos se resistieron a acatar la fusión. El 18 de noviembre se promulgó la «Constitución del Grande Estado Falcón-Zulia» que dio figura jurídica al pacto de unión entre ambos Estados. El Zulia desapareció como entidad federal autónoma; Maracaibo perdió su capitalidad regional detentada durante dos siglos.

Posteriormente, en abril de 1883, la nueva entidad federal pasó a denominarse simplemente Estado Falcón, y su capital se radicó en Capatárida. El Zulia, convertido en Sección, desapareció del mapa y de la división político-territorial del país como Estado autónomo en la Federación venezolana.

Alejado Guzmán Blanco de Venezuela, su sucesor Rojas Paúl intentó, a fines de 1889, reformar la Constitución Nacional con el propósito de perpetuarse en el poder. Entre otras propuestas, se haría Ley lo que hasta ese momento sólo se había sostenido por el decreto guzmancista: la unión de las secciones Falcón y Zulia en un solo Estado. La noticia cayó sobre Maracaibo como un rayo.

De inmediato la elite organizó un movimiento de protesta a través de editoriales y artículos en la prensa, mítines en las principales plazas, pronunciamientos y recolección de firmas por parte de los diferentes sectores profesionales y laborales. La cúpula organizativa del movimiento recayó en la «Junta Central Reivindicadora de la Autonomía del Zulia», creada el 31 de diciembre de 1889 con representación de todos los gremios de la ciudad: abogados, médicos, comerciantes, marinos, tipógrafos, estudiantes, carpinteros, ganaderos, pulperos, corredores, queseros, albañiles, y herreros, entre otros. La Junta se declaró en sesión permanente.

El 10 de febrero de 1890 sus integrantes firmaron un documento de declaración de principios dirigido al Congreso de los Estados Unidos de Venezuela y acompañado de la reproducción de innumerables editoriales y artículos publicados en la prensa local y las manifestaciones de adhesión a la causa autonomista. Titularon al expediente impreso: **El Zulia y su Autonomía ante la Nación**.

Denunciaban como medida ilegal, jurídicamente nula y atentatoria contra el sistema federal al pacto que fusionó al Zulia con Falcón y a la reforma mediante la cual se lo proponía llevar a un articulado constitucional: «Una constitución federativa, es un pacto de alianza de especie particular entre Estados Soberanos e independientes, uno como contrato de sociedad en que las altas partes contratantes aportan soberanía para constituir un considerable capital de autoridad y fuerza en beneficio común... Los Estados no son obra ni resultado de la federación; ellos son porque son: son anteriores a ella. Los Estados no existen por virtud de la

federación; por el contrario, es ella la que existe por ellos y en beneficio de ellos» (**El Zulia y su Autonomía ante la Nación**, 1890: XIV-XVI).

Finalizaba el siglo XIX, y los actores sociales del momento retomaban un discurso autonomista y de exaltación de los valores locales y regionales que ya se había escuchado en los años de la lucha emancipadora, a principios de siglo, cuando Maracaibo justificó ante las Cortes de Cádiz su fidelidad a la Nación española y sus derechos a ser elevada su Provincia al «status» de Capitanía General. Ahora exhibían el balance de los logros alcanzados durante décadas de esfuerzo y superación para figurar en el concierto republicano y ser respetados como entidad federal autónoma de acuerdo a la especificidad de su centenario proceso histórico.

En el imaginario maracaibero el ser autónomo no fue un componente accidental; por eso su elite, aunque incorporada ya a los parámetros de la modernidad, acudió, como algo natural, a las más hondas raíces de su pasado; actuó y se expresó en el marco del más genuino colectivismo tradicional: eran los gremios y no las sociedades ni los partidos quienes demandaban la autonomía; la ciudad-Estado, configurada como región histórica, el fundamento de todo sistema Federal, lo precedía; el pueblo primaba sobre toda entidad política.

El 14 de abril de 1890, el Congreso declaró nulo el pacto de unión entre Falcón y Zulia; y el 3 de mayo, el Presidente Andueza Palacio firmó el decreto mediante el cual se devolvía la autonomía al Zulia.

De modo simultáneo a estos acontecimientos, se inició una febril actividad intelectual. Aumentó sensiblemente la circulación de publicaciones periódicas. De sesenta y tres títulos de revistas y periódicos publicados durante la década de 1870, su número se elevó a setenta y ocho en la de 1880; en la ciudad de Maracaibo, cuya población no pasaba de 40.000 habitantes, circularon cinco diarios en la década de 1890. La producción bibliográfica, libros y folletos, también aumentó notoriamente; de treinta y seis títulos reseñados para la década de 1870, en la siguiente el número se elevó a ciento dos (Cardozo G., 1994: 80 -83).

Los temas de las ciencias sociales y humanas acapararon el interés de los escritores: la historia, la poesía, el teatro, la religión, la política, la jurisprudencia.

Los autores incursionaron simultáneamente en los diversos campos del conocimiento. El médico y el jurista fueron también poetas e historiadores o escribieron sobre temas religiosos como el eclesiástico mejor formado. Fue la herencia de una concepción integral del hombre que les había transmitido el Colegio Nacional de Maracaibo, luego Colegio Federal, y finalmente Universidad del Zulia instalada en 1891, a través de un plan de estudios donde los cursos de Patología General o Derecho Civil y Mercantil eran precedidos o acompañados por un intenso aprendizaje de la Filosofía y de la Gramática latina y española.

A principios del siglo XX, además de la activación urbana de Maracaibo como nodo del circuito agroexportador de la región y de los beneficios en cuanto a transportación por las rutas interioranas y externas del entorno lacustre, en las tierras llanas de su costa sur – oriental se inició un rápido proceso de industrialización a gran escala en base a los cultivos de caña de azúcar. Desde el siglo XVII se había sembrado y exportado la caña de diferentes jurisdicciones de la antigua provincia de Maracaibo. Trapiches movidos por tracción animal eran utilizados en los ingenios para abastecer al exterior y a la región marabina de distintos tipos de azúcares, melares y panelas utilizados en la preparación de dulces, conservas y bebidas alcohólicas elaboradas en rudimentarios alambiques.

Para fines del siglo XIX el área en la cual mayormente se cultivaba y exportaban los derivados de la caña en el Estado Zulia lo constituía el distrito Sucre. En la segunda década del siglo XX, un grupo de maracaiberos y sucrenses unieron sus capitales con los extranjeros y caraqueños para impulsar, con tecnología moderna importada de los Estados Unidos de Norteamérica y de Cuba, la primera industria azucarera en el occidente venezolano. De estos esfuerzos y alianzas surgieron la Venezuela Sugar Company, en 1913, y el Central Venezuela, en 1920⁶.

A partir de la década de 1880, se desarrolló como actividad complementaria de la economía agroexportadora una extensa ganadería, en especial bovina, asociada con los terminales ferroviarios en Encontrados, El Vigía y en el distrito Betijoque, que se sumaba a la ya existente en los distritos Maracaibo, Perijá y Miranda (Santaella Y., 1989: 259 y 268).

⁶ Cfr. Marisol Rodríguez A., “Venezuela Sugar Company la primera industria azucarera en el occidente venezolano (1910-1920)”.

Tales son algunos de los rasgos del cuadro socioeconómico, político y cultural que precede y en el cual se enmarcan los inicios de la explotación petrolera en el Zulia: un pujante y modernizado sistema económico basado en la agroexportación por más de tres siglos; una sociedad presidida por un sector dirigente y elite de intelectuales que a lo largo de su historia se han pensado como región autónoma y actuado como tal.

Impacto social del petróleo

La década de 1920 marca los inicios en gran parte del territorio venezolano la transición de la sociedad agroexportadora a la petrolera. Por las razones expuestas, en el occidente del país, y en especial en el Zulia, los efectos de la nueva actividad económica inciden prontamente de modo más intenso y extenso.

Las exploraciones en busca del mineral y otorgamiento de concesiones se habían emprendido desde principios de siglo en casi todos los distritos del Zulia, principalmente por la Caribbean Petroleum Co. y la Venezuelan Oil Concessions Ltd., pero al brotar en 1922 el petróleo en el campo de la Rosa, al sur de Cabimas, el lago y sus riberas en la costa oriental se convierten en el espacio de mayor productividad regional y nacional: 82% de la cuenca lacustre y 69.7% del país (Santaella Y., 1989: 294 – 295).

Maracaibo suma la centralidad de la organización petrolera a su tradicional importancia en la estructura espacial del café. ¿Estaba la ciudad preparada para hacer frente a los nuevos retos que imponía la moderna y vigorosa industria? ¿Disponía de las condiciones urbanas y de servicios para atender las demandas del súbito crecimiento demográfico que impulsaría el movimiento migratorio interno y extranjero y los nuevos requerimientos en cuanto a infraestructura portuaria, vial, vivienda, abastecimiento alimentario, salud y entretenimiento, entre otros?

Desde la perspectiva de la vialidad la introducción de los tranvías en el último tercio del XIX y el automóvil a principios del XX habían ya originado el caos en una ciudad que conservaba las estrechas y coloniales calles, en su casi totalidad de tierra, trazadas para carruajes y animales de carga. El espacio urbano, antiguo casco central donde se confundían las viviendas con el movimiento mercantil, no sumaba más de cien cuadras; los propietarios y altos empleados de las firmas alemanas habían construido sus viviendas en Los Haticos, ribera sur de

la Bahía, La burguesía mercantil maracaibera, en próspero ascenso, abandonaba también progresivamente sus solariegas residencias en el casco central para construir modernas quintas en nuevos espacios urbanos que surgían hacia el norte, en el eje de la carretera Bella Vista, cerca de las “colonias” petroleras.

Esta brecha económica y consiguiente distanciamiento físico rompieron definitivamente los seculares lazos que habían reunido a la sociedad de la Maracaibo tradicional. La burguesía se asemejaría cada vez más al visitante extranjero: copiaba modas y costumbres; aprendió el inglés e introdujo sus términos y vocablos en el habla cotidiana, y rechazó el “voseo” en el mundo de los negocios y de las relaciones sociales, aunque lo continuó disfrutando en la intimidad del hogar.

A la par que se producía este proceso de pérdida de identidad y distanciamiento de la clase dirigente, los sectores medios y de menos recursos afianzaron su dominio espacial en el viejo casco maracaibero; en abierta oposición y protesta a las pautas y modelos que se imponían conservaron y acentuaron el habla y modismos locales y se aferraron con más ahínco y entusiasmo a las tradiciones religiosas y profanas: fiestas de La Chinita y carnaval. Expresaron en las gaitas el sentir local y regional sobre el mundo que desaparecía y los cambios que afloraban.

A pesar de la disminución en el cultivo de la ciencia y de las letras generado por el cierre, en 1903, de La Universidad del Zulia, algunas personalidades dieron continuidad a las inquietudes humanísticas e intelectuales heredadas del siglo XIX como Héctor Cuenca, Jesús E. Lossada, Udón Pérez, Elías Sánchez Rubio, Ismael Urdaneta, Valmore Rodríguez, y crearon, entre otros, el Centro Científico de Estudiantes, Centro Literario del Zulia, Círculo Artístico del Zulia, y el grupo Seremos.

La decisión de los sectores con mayor capacidad económica de mudar su residencia hacia las afueras de Maracaibo, aunque conservaran en ella sus centros de negocio, en buena parte había obedecido al deseo de alejarse de un casco central que ofrecía un estado deplorable y poca calidad de vida para las nuevas demandas sociales. En general las principales edificaciones -Palacio de Gobierno, Teatro Baralt- lucían en franco deterioro; en las calles era frecuente toparse con el desagradable espectáculo de los escombros de las casas demolidas, en construcción

o reparación. La ciudad con un incompetente servicio eléctrico, seguía careciendo de un acueducto eficiente, un sistema de cloacas apropiado y centros hospitalarios acordes con su expansión.

En contraste con esta imagen aún pueblerina, “desde principios de siglo comenzaban a introducirse cambios en las diversas expresiones culturales, desde la litografía que permitía un mayor uso de la imagen fotográfica o fotograbados en la prensa y revistas hasta la inserción [en plenos inicios del “boom” petrolero] del cine, la radio, los dancings, los cuales crecían en el gusto popular y desplazaban las antiguas prácticas culturales” (Quijano F., 2002: 65).

Los impactos urbano, social y cultural en el Zulia, en estos años de cambio a principios del siglo XX, superaron a los económicos y políticos generados por el petróleo. Éste afectará a la economía según el ritmo de las tareas de exploración, explotación y exportación, y continuará el Zulia por décadas compartiendo los mercados nacionales e internacionales con la tradicional agro – exportación; los beneficios del nuevo sistema productivo alcanzarán lentamente a capas cada vez más extensas de la población, en medio de negociaciones con el Estado venezolano y luchas obreras de los trabajadores del petróleo.

Para el Zulia el primer detonador de esta nueva realidad económica se revela en lo social en un repentino crecimiento demográfico, como lo demuestra el siguiente cuadro elaborado en base a los primeros censos nacionales:

POBLACIÓN DEL ESTADO ZULIA
1873 – 1936 ⁷

AÑO	HABITANTES
1873	59.235
1891	85.456
1920	119.458
1926	204.075
1936	275.421

⁷ Datos tomados de Pablo Perales F., *Geografía económica del estado Zulia*. II, p. 16, 23,29,38 y 47

Para 1844 se había estimado la población de la provincia de Maracaibo en 43.445 habitantes (Perales F., 1957: II, 13). El crecimiento entre 1873 y 1920 se corresponde con la etapa de consolidación del circuito agroexportador. En la década de 1920, correspondiente a los inicios de la explotación petrolera, la población se duplica.

Según el censo de 1920, los cuatro municipios del distrito Maracaibo decimonónico considerados en la época dentro de los límites urbanos – Bolívar, Santa Bárbara, Chiquinquirá y Santa Lucía – contaban con 36.811 habitantes; el de 1926 señala 70.096 y para 1936 alcanzan los 96.766 residentes (Perales F., 1957: II, 29, 38, 47). Este rápido aumento se observa igualmente en los distritos donde se concentra la exploración y explotación petrolera: Miranda, Bolívar, Colón y Mara: “...hubo distritos y municipios que ... multiplicaron por seis y hasta por ocho el número de sus habitantes” (Perales F., 1957: II, 39). De casi todas las regiones venezolanas, especialmente los Andes, Falcón y Margarita, llegaban miles de venezolanos a quienes se sumó la migración anglo – holandesa de personal administrativo, técnico y obrero.

El crecimiento de la población debido a las migraciones internas y externas y la circulación de mayor numerario en las áreas en desarrollo incrementó la demanda y amplió las posibilidades de consumo de un sector que había logrado movilidad social por la mejora en los sueldos aportados por las compañías petroleras. Las micro – regiones de La Guajira y Perijanera y los hatos de la planicie de Maracaibo y costa oriental del lago debieron atender esta demanda fundamentalmente de ganado para proveer de los rubros necesarios para la dieta diaria.

Los cambios en la producción y aparición de nuevos mercados internos se evidencian en el incremento de las importaciones destinadas a responder a la demanda de productos alimenticios y de mercancías requeridas para el proceso industrial que se iniciaba. Especial atención mereció la poca capacidad y mal estado del puerto de Maracaibo, con un muelle de no más de 100 metros de longitud que databa de mediados del siglo XIX . En 1927, ante el movimiento mercantil cada vez mayor, se inició la cimentación de un malecón de concreto de 340 metros de longitud: “... Se dragó la bahía, se construyeron malecones de modo que se

amplió la bahía unos 150.000 metros cuadrados que vinieron a sumarse al área urbana. En esa zona conocida con el nombre de La Ciega desde el siglo anterior, gracias al dragado podían atracar barcos de mayor calado. Las operaciones de cabotaje y movimiento de pasajeros se realizaban con facilidad a la vez que se intensificaron las comunicaciones y el intercambio comercial” (Pérez, 1988: 111).

Estos cambios en la economía afectaron la sociedad y mentalidad de la época. Para el comerciante tradicional que sustentaba sus prácticas cotidianas con criterios y valores conservadores lo importante era preservar las normas y conductas asociadas con el honor y respetabilidad. Los negocios se hacían aún de palabra fundamentado en la credibilidad del otro. Predominaban aún rasgos de la sociedad estamental anterior en la cual la vinculación con grupos familiares y sociedades fortalecían la pertenencia y permanencia en una posición privilegiada.

Tales comportamientos se vieron contrastados por la irrupción agresiva y avasalladora de una concepción moderna del negocio que violentó las relaciones de sociabilidad establecidas desde inicios de la República. El nuevo empresario zuliano, proveniente de la vieja elite de comerciantes al por mayor, y que comienza a definirse a principios del siglo XX primero asociado con la actividad e industrialización de la caña de azúcar y luego con la petrolera, actúa con criterios más individualistas, deslumbrado por las expectativas de mayor acumulación de capital vinculado a las diversas transacciones mercantiles y de bienes raíces con la economía nacional e internacional.

En la mentalidad de este hombre de negocios el interés personal se antepone a los generales de la sociedad; este sector emergente tiene sus representantes en la nueva generación de intelectuales que hace mutar el discurso regionalista hacia los intereses personales y específicos de la economía que se impone.

En esta coyuntura, a pesar de que perviven formas de sociabilidad tradicionales, comienzan a cobrar fuerza las propias de una sociedad moderna. La breve apertura y funcionamiento de La Universidad del Zulia, durante la última década del XIX y principios del XX, había aportado la discusión y difusión de las

ideas modernas europeas y norteamericanas, y la adopción de las concepciones positivistas⁸. En consecuencia, se acentuaron las contradicciones ideológicas en las diversas capas sociales, a medida que comenzaba a tomar cuerpo el convencimiento de la necesidad de un nuevo ciudadano cada vez más diferenciado del resto de la población aún “tradicional e inculta”, abierto mentalmente a nuevas corrientes de pensamiento y modos de vivir y espacialmente al resto del país y del exterior. Ya en 1925, el **Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas** resumía así estos cambios operados en la sociedad maracaibera:

La situación comercial y en general, la situación económica de Maracaibo, está pasando por un periodo de transformación. La vida de provincia, siempre algo aislada en su regionalismo, los hábitos, costumbres, gastos, todo lo que era peculiar en la región, va sufriendo un movimiento de nueva vida, acompañada de mayor actividad y mayores aspiraciones. La presencia de la población extranjera, la facilidad con que disfruta hoy los beneficios de la civilización, todo eso contribuye poderosamente a excitar las naturales disposiciones hacia el bienestar y la riqueza. Tiendas de modas, automóviles, cantinas, factores de lujo que sólo se desarrollan a favor del sobrante de otras necesidades, todo eso viene arraigado en esta población (Vol. 14 (145), 1 – 12 – 25, p. 3068. Citado por McBeth, 2004)

Testimonios de coetáneos, como el del comerciante Oscar Larsen, puntualizan aún más estas observaciones sobre las transformaciones que se operaban en la ciudad:

La influencia de los petroleros cambió la forma de vida, las costumbres, la moda. Por ejemplo los restaurantes no existían; la costumbre era comer en casa o donde amigos, pero el fenómeno de los restaurantes lo impusieron las petroleras. Otro cambio se produjo en las bebidas alcohólicas; antes de la época petrolera las personas humildes tomaban aguardiente, los que tenían mejores ingresos tomaban ron, y los pudientes cognac y champaña;

⁸ Cfr: Yamarilis Quevedo P., “Positivismo zuliano: Francisco Eugenio Bustamante”.

por cierto que se destacaba la preferencia por el Cognac Hennessy Tres Estrellas el cual se importaba a Venezuela en cantidades fabulosas, siendo por algunos años el país que más importó esa marca de cognac en el mundo (Pérez, 1988: 121)

Estos cambios en la concepción y representaciones del sector dirigente de la sociedad se vieron reforzados por las alianzas con los sectores afines de la región nor – central del país. Con el apoyo del gobierno de Gómez comienzan a asociarse entre sí en lo económico y a fortalecer los vínculos sociopolíticos y culturales, dando paso a la génesis de una clase dominante nacional inexistente hasta el momento por la evidencia de una República marcada desde sus inicios por la desarticulación económica y espacial y consecuente diversidad sociocultural. Esta incipiente clase dominante nacional, relacionada en torno a la actividad petrolera contó con el apoyo de un gobierno de fuerza que ofrecía las mayores garantías para la expansión de los negocios e imposición de sus intereses de Estado en la estructura de poder.

Para los empresarios y políticos de la región nor – central del país era fundamental estrechar los vínculos con el sector emergente zuliano dadas las posibilidades de negocio que ofrecía la explotación petrolera y lo significativo de optimizar los mecanismos fiscales que por primera vez garantizarían un renta petrolera que fortaleciera el presupuesto nacional, y daría inicio a proyectos de integración territorial y modernización que favorecerían la consolidación del Estado Nacional.

En este contexto se explica la designación que hiciera Juan Vicente Gómez, en 1926, del general Vincencio Pérez Soto como presidente del Estado Zulia:

... Pérez Soto tenía reputación de mediador político del régimen de Gómez, por esto lo envió a hacerse cargo de una región potencialmente peligrosa. ... Él vino al Zulia para arreglar problemas creados por sus predecesores por los repentinos cambios económicos y sociales ocasionados por el *boom* petrolero. El Zulia había tenido una serie de problemas políticos en años, y el cónsul de Estados Unidos en Maracaibo observó en abril de 1926 que muchos de sus habitantes continuaban aferrados fuertemente a su identidad

regional, y se oponían al gobierno central de Juan Vicente Gómez. “La opinión que parece prevalecer más entre los residentes de la ciudad de Maracaibo es como declaré anteriormente; que el gobierno central ha intentado detener el desarrollo propio del estado a través del temor que crece demasiado fuerte,” escribió el cónsul. Pérez Soto necesitaba restaurar la confianza en un pueblo que había crecido cansado de corrupción e interferencia política y económica. Al mismo tiempo, el General Gómez quería asegurar una mano fuerte en Maracaibo; allí habían señales de descontento, agitación obrera, e incluso rumores de una posible secesión de la región patrocinada por compañías petroleras americanas y europeas (Linder, 2004)

En respuesta a las críticas populares al gobierno central, Pérez Soto, profundizó los vínculos de los sectores dirigentes y desarrolló una política de control firme hacia la población acompañada del desarrollo de proyectos modernizadores de Maracaibo y de la región que llenaban viejas aspiraciones de la elite y de los sectores populares: pavimentación de las calles, construcción del Hospital de Niños y del Antivenéreo, remodelación del Teatro Baralt y del Mercado, entre otros.

En Maracaibo, ante la realidad del crecimiento demográfico y social generado, en 1926 se decretó una nueva Ordenanza de Terrenos Ejidos: quedó dividida en Zona Urbana, Zona de Ensanchamiento y Zona Rural. La Zona Urbana, caracterizada como la “parte densamente edificada de la ciudad” se correspondía con los cuatro municipios originarios. La Zona de Ensanchamiento quintuplicaba a la zona urbana. Se extendía hacia el norte ocupando los terrenos contiguos de la carretera Bella Vista, desde el lago hasta la de Delicias, y desde ésta hacia el oeste en los terrenos contiguos de las actuales Avenida Baralt, el Paraíso e Indio Mara; hacia el sur, bordeando al lago, la franja de planicies montuosas de Los Haticos. De este modo las autoridades municipales de la ciudad intentaban crear un ordenamiento que previera el “crecimiento anárquico que había caracterizado el proceso de expansión urbana” (Quijano F., 2002: 227 – 231).

En esta Zona de Ensanchamiento, principalmente entre las orillas del lago y la intersección norte de la carretera Bella Vista con la 19 de diciembre (actual 5 de julio) adquirieron tierras y ubicaron sus colonias la Venezuela Gulf Oil Co.,

Lago Petroleum Corporation y la Caribbean Oil Co. donde construyeron vivienda, oficinas, hospitales, institutos educativos, centros comerciales y clubes.

Documentos localizados en el Archivo del Registro Principal de Maracaibo revelan un lucrativo negocio realizado por personeros de la elite comercial maracaibera quienes desde principios de la década de 1920 adquirieron, en las áreas de la citada Zona de Ensanchamiento, las tierras que casi de inmediato vendieron a las compañías petroleras para el establecimiento de sus colonias (Quijano F., 2002: 252 –258).

En el plano de la propiedad raíz y los alquileres en Maracaibo la prosperidad petrolera ocasionó un aumento desmedido en el valor de los terrenos y viviendas:

El valor de unas casas aumentó de Bs. 20.000 en 1914 – 1918 a Bs. 200.000 en 1926. Un terreno que la Casa Ríbolí y Abbo adquirió en Maracaibo por Bs. 60.000 se vendió marde a H. Boulton y Cía. por Bs. 400.000, un aumento del 567 por ciento. Un terreno en Bella Vista, lugar donde se establecieron la mayoría de las compañías petroleras, que previamente costaba Bs. 400 la hectárea se cotizaba entre Bs. 15.000 y Bs. 25.000 la hectárea” (McBeth, 2004)

En lo que respecta a la mayoría de la población del Zulia en cuanto al trabajo y condiciones de vida, anteriormente dedicada a las labores del campo y al pequeño y mediano comercio, la nueva industria la atrae masivamente en un primer momento, pero “será paulatinamente lanzada al subempleo y a la ‘marginalidad’ dependiendo de las variaciones coyunturales de la producción y la demanda de petróleo. La demanda de mano de obra disminuye una vez instalada la industria y se va orientando cada vez más hacia la mano de obra calificada” (Valarino, 1989: 107).

Conclusiones

La actual tendencia de la historiografía latinoamericana en el estudio de la formación y consolidación de los Estados Nacionales resalta la participación de los heterogéneos colectivos sociales que a lo largo de sus territorios y desde

diferentes ámbitos políticos, sociales, económicos y cultural se hicieron presentes y coadyuvaron en el proceso.

Las interpretaciones que sólo han considerado a la creación de los Estados Nacionales como parte de una transformación política liderada por las elites y atribuye al Estado el protagonismo de crear la nación y construir su identidad no aporta suficiente explicación para el caso de las sociedades latinoamericanas originariamente multiétnicas y pluriculturales. Menos aún los estudios que privilegian los procesos socioeconómicos basados en las transformaciones del sistema capitalista sin tomar cuenta de sus efectos en una sociedad desigual y contradictoria.

Las variables y su análisis histórico contemplados en este artículo han expuesto la participación de la acción colectiva de múltiples actores sociales locales y regionales que propiciaron transformaciones orientadas a la definitiva configuración de la nacionalidad venezolana. A medida que las investigaciones avancen en el estudio de la nación venezolana como resultado de la relación entre fuerzas sociales internas y externas, tomando en cuenta los lazos dialécticos entre el sistema político y las múltiples expresiones de la sociedad civil, se estará en condiciones de comprender mejor la Venezuela del presente, producto de esfuerzos consensuados para integrar al territorio, modernizar el Estado y construir un lenguaje común que orientó conductas propias de una identidad nacional.

Referencias Bibliográficas

Anuario estadístico de la Sección del Zulia de julio de 1885 a junio de 1888, decretado por el gobierno seccional el 1° de febrero de 1888. 1889. Maracaibo: Imprenta Americana,

Arocha, José Ignacio. 1895. **Anuario estadístico del Estado Zulia, de enero a diciembre de 1894, presentado al ejecutivo del estado por el director de estadística.** Maracaibo: Imprenta Americana

Bell, P. L. 1922. **Venezuela: a commercial and industrial handbook.** Washington, Government Printing Office.

Besson, Juan. 1973. **Historia del Estado Zulia**. Maracaibo: Ediciones Banco Hipotecario del Zulia, 2 tomos.

Cardozo Galué, Germán.1994. “*Cien años de periodismo en el Zulia. Presentación y análisis de un repertorio hemerográfico*”. En: **Opción. Revista de Ciencias Humanas y Sociales**. Año 10, nº 13, abril, 1994. Maracaibo: Universidad del Zulia. p. 71 – 94

Cardozo Galué, Germán.1991. **Maracaibo y su región histórica. El Circuito Agroexportador 1830 - 1860**. Maracaibo: Universidad del Zulia.

El Zulia Ilustrado.1965. [Talleres de la Tipografía Vargas, Caracas, 1965] Edición facsimilar.

El Zulia y su autonomía ante la Nación. 1890. Imprenta Bolívar-Alvarado y Co., Maracaibo.

González Guinán, Francisco. 1954. **Historia Contemporánea de Venezuela**. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República.

Hernández, Luis . y Jesús Ángel P.1999. **Diccionario General del Zulia**. 2 tomos. Maracaibo: Banco Occidental de Descuento.

Lindeer, Peter . 1992. “*Agriculture and rural societed in pre-petroleum-Venezuela: the Sur del Lago Zuliano, 1880-1920*”. Tesis para optar al título de Doctor en Filosofía, Universidad de Texas Austin, Inédita.

Linder, Peter. 2004. “*Con un pañuelo de seda:*” *Vincencio Pérez Soto y la Centralización Política en el Zulia, 1926-1935*”. En: Germán Cardozo Galué y Arlene Urdaneta Quintero, edit., **El Zulia en la historia de Venezuela: de la región a la nación**. Actualmente en proceso de edición.

McBeth, Brian S. 2004. “*El impacto de las compañías petroleras en el Zulia (1922 – 1935)*”. En: Germán Cardozo Galué y Arlene Urdaneta Quintero, edit.

El Zulia en la historia de Venezuela: de la región a la nación. Actualmente en proceso de edición.

Paredes Huggins, Nelson. 1984. **Vialidad y comercio en el occidente venezolano. Principios del siglo XX.** Caracas. Fondo Editorial Tropykos.

Parra Grazzina, Illeana. 1984. “*Proceso de formación de la Provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo 1529 – 1676*”. Universidad de Sevilla, 1984. Tesis doctoral inédita.

Perales Frigols, Pablo. 1957. **Geografía económica del estado Zulia.** 2 tomos. Imprenta del Estado, Maracaibo.

Pérez, Carmen Amanda. 1998. **Maracaibo y la Región Andina 1924 – 1935. Encrucijada histórica.** Maracaibo: Universidad del Zulia.

Petit de Iguarán, Nereida. 1998. “El Teatro Baralt del 83. Antecedentes.. Realización e impacto en la sociedad maracaibera”. Universidad del Zulia, Maracaibo, 1998. Trabajo de grado para optar al título de Magister Scientiarum en Historia de Venezuela. Inédito.

Quevedo Parra, Yamarilis. 2004. “Positivismo zuliano: Francisco Eugenio Bustamante”. Universidad del Zulia, Maracaibo. Trabajo de grado para optar al título de Magister Scientiarum en Filosofía. Inédito

Quijano F., Elisa. 2002. “*La Maracaibo petrolera. Dualidad urbana y social (1900 – 1940)*”. Universidad del Zulia, Maracaibo. Trabajo de Grado para optar al título de Magister Scientiarum en Historia de Venezuela. Inédito

Rodríguez A., Marisol. 2004. “*Venezuela Sugar Company la primera industria azucarera en el occidente venezolano (1910-1920)*”. Artículo a ser publicado en **Acervo. Revista de Estudios Históricos y Documentales.** Archivo Histórico del Estado Zulia, Maracaibo.

Salas Lozada, Vaughan y César Casas Rincón. 1985. **Cámara de Comercio de Maracaibo 90 Años (1894-Reseña Histórica-1984)**. Caracas: Editorial Arte.

Santaella Yegres, Ramón. 1989. **La dinámica del espacio en la cuenca del Lago de Maracaibo: 1873 – 1940**. Caracas : Universidad Central de Venezuela.

Urdaneta Quintero, Arlene.1992. **El Zulia en el Septenio de Guzmán Blanco**. Maracaibo: Universidad del Zulia.

Vallarino de Bracho, Carmen. 1989. **La nueva frontera ... De cómo se sembró el petróleo**. Maracaibo: Universidad del Zulia.

Vázquez de Ferrer, Belín. 1986. **El puerto de Maracaibo: elemento estructurante del espacio social marabino (siglo XVIII)**. Universidad del Zulia, Maracaibo: [Cuadernos de Historia del Centro de Estudios Históricos, núm. 14].

Walter, Rolf. 1991. **Los alemanes en Venezuela y sus descendientes 1870-1914**. Caracas: Asociación Cultural Humboldt.

Zawisza, Leszek. 1989. **León Achiel Jerome Hoet. Un ingeniero de la vieja Maracaibo**. Maracaibo: Gobernación del Estado Zulia.