

Opción, Año 12, No. 19 (1996): 125-146
ISSN 1012-1387

Antecedentes de la industria petrolera en el Zulia: 1865-1881

Roberto López Sánchez

*Departamento de Ciencias Humanas, Facultad Experimental de Ciencias
Universidad del Zulia. Apdo. 526. Marucaibo 4001-A, Venezuela*

Resumen

La penetración de capitales extranjeros en la industria petrolera desde las primeras décadas del siglo XX dió inicio a una radical transformación de la sociedad venezolana. Debido a sus enormes riquezas en hidrocarburos, el Estado Zulia se constituyó en el territorio venezolano que recibió la mayor parte de las inversiones extranjeras orientadas hacia el petróleo. Estas inversiones comenzaron a planificarse en las últimas décadas del siglo XIX, como lo confirman una serie de documentos localizados en el Archivo Histórico del Estado Zulia. La Constitución de 1864, inspirada en el federalismo, dejó en manos de cada Estado la administración de sus recursos naturales, situación que duró hasta 1881. En este período se otorgaron las primeras concesiones para explotar petróleo en Venezuela; las mismas demuestran el interés existente tanto en los gobernantes zulianos como en diversos agentes del capital extranjero, y particularmente norteamericanos, en explorar y explotar la riqueza de hidrocarburos existente en el Zulia. Cincuenta años antes del boom petrolero del período gomecista, ya se estaba intentando desarrollar en el Zulia la explotación del petróleo, demostración palpable del conocimiento existente ya para ese entonces de la riqueza regional en hidrocarburos. Siendo relevante el estudio de este período, hasta ahora prácticamente desconocido en la historiografía venezolana, posee a la vez actualidad por la discusión en torno a la participación del capital extranjero en la explotación del petróleo.

Palabras claves: petróleo, inversiones extranjeras, concesiones.

Historical background of the petroleum industry in Zulia State: 1865-1881

Abstract

The penetration of foreign capital into the petroleum industry at the beginning of 20th century initiated a radical transformation of Venezuelan society. Because of its enormous hydrocarbon potential, Zulia State received the bulk of these investments in Venezuela. These investments were planned during the last decades of 19th century, as shown in the documents on file in the Historic Records of Zulia State. The Constitution of 1864, inspired by the federalist movement, allowed each state to administrate its natural resources until 1881. During this period the first concessions were granted to exploit petroleum production in Venezuela, which indicates the great interest that existed on the part of the Zulian government and foreign investors, especially U.S. investors, in its exploration and exploitation of the hydrocarbon potential in Zulia State. Fifty years before the petroleum boom of the Gomez period, the exploitation of petroleum was already developing in Zulia State, which a tangible demonstration of the knowledge of the existence of the hydrocarbon potential. The relevance of the study of this period was not recognized in Venezuelan circles until now, and it is important to include it in discussions of the participation of foreign capital in the exploitation of petroleum.

Key words: petroleum, foreign investments, concessions.

INTRODUCCION

El proceso de penetración de capitales extranjeros en la explotación del petróleo desde las primeras décadas del siglo XX dió inicio a una radical transformación de la sociedad venezolana. La economía agroexportadora organizada de acuerdo a los diversos espacios regionales existentes en el territorio nacional, que mantenía a Venezuela en un lugar

secundario dentro de la periferia capitalista, fue suplantada por una economía petrolera de enclave que incidió en los cambios socioeconómicos, políticos y culturales que caracterizarán a la Venezuela del presente siglo, al convertirse en una pieza clave del capitalismo mundial como productores de la principal fuente de energía para sus industrias.

Debido a sus enormes riquezas en hidrocarburos, el Estado Zulia se constituyó en el territorio venezolano que recibió la mayor parte de las inversiones extranjeras orientadas a la explotación del petróleo. Estas inversiones extranjeras comenzaron a estudiarse y planificarse en el último tercio del siglo XIX, como lo confirman una serie de documentos localizados en el Archivo Histórico del Estado Zulia (en adelante: A.H.Z.).

La Constitución de 1864, nacida del triunfo federalista e inspirada en sus concepciones, dejó en manos de cada estado la libre administración de sus productos naturales, situación que duró hasta 1881, al promulgarse un nuevo Código de Minas que otorgó al poder central el control administrativo sobre las minas existentes en el país (González Berti, 1960: 71-74). En este período, bajo el amparo de la Federación, fueron otorgadas las primeras concesiones para explotar petróleo en el territorio nacional, siendo la primera de ellas la otorgada al norteamericano Camilo Farrand en 1865, concedida por el presidente del Estado Zulia, Jorge Sutherland, para explotar petróleo en todo el estado por diez años (Besson, 1973: 152-153 y Fundación Polar, 1988: 795). Con anterioridad, en 1854, había sido otorgada la primera concesión para explotar asfalto en el país, al inglés D.B. Heyller, ubicada en el Caño Mánamo (González Abreu, 1980: 23-24).

A la concesión Farrand, cuyas fuentes originales no fue posible localizar en el A.H.Z., le siguieron otras como la otorgada a Wenceslao Briceño-Méndez en 1867 (AHZ, 1869: Tomo 25, Legajo 20), la otorgada al norteamericano S.J. Nathans en 1869 (AHZ, 1869: Tomo 1, Leg. 54 y Tomo 25, Leg. 20), y la concedida al venezolano Antonio Casano y el dominicano Juan P. Julia en 1880 (AHZ, 1880: Tomo 2, Leg. 6), todas en el territorio del Estado Zulia y concedidas por el propio gobierno estatal, amparándose, como ya dijimos, en la legislación federal que permitía estos niveles de autonomía en lo político-administrativo. -

Junto a la documentación referente a dichas concesiones, se encontraron igualmente otros documentos que contribuyen a demostrar el interés

existente tanto en los gobernantes zulianos como en diversos agentes del capital extranjero (y particularmente norteamericanos) en explorar y explotar la riqueza de hidrocarburos existente en el Zulia. Por ejemplo, la carta del Cónsul de los Estados Unidos en Maracaibo, E.H. Plumacher, dirigida al presidente del Estado Zulia, proponiéndole la explotación de la riqueza minera del estado (AHZ, 1880: Tomo 9, Leg.11), y la carta del Ministro de Fomento del Zulia pidiendo información sobre la existencia de minas en Perijá (AHZ, 1867: Tomo 20, Leg.15).

Las fuentes primarias que se estudiaron demuestran que el conocimiento sobre la riqueza petrolera zuliana y el interés por desarrollar su explotación industrial ya era objeto de acciones concretas cincuenta años antes de que se iniciara en firme la explotación del petróleo en el Zulia en 1914. Las concesiones mencionadas, salvo la de Farrand, no aparecen mencionadas en las fuentes secundarias revisadas a lo largo de la investigación, y aparentemente permanecían desconocidas hasta ahora. Por otra parte, el tema investigado no ha sido abordado con anterioridad. Los trabajos existentes restringen los antecedentes de la industria petrolera a los inicios del siglo XX (Prieto Soto, 1975: 15-16); otros se limitan a mencionar las concesiones otorgadas por el gobierno central a partir de 1881, sin profundizar en mayores análisis sobre los intereses que se movieron tras las mismas (Martínez, 1986:22; Velásquez y Cabrera, 1974: 54; De la Plaza, 1974: 11-16; Fundación Polar, 1988: 795; González Abreu, 1980: 35-36).

Considerando el papel jugado por el capital extranjero en el desarrollo dependiente de nuestra economía y de la sociedad venezolana en su conjunto, cobra relevancia el estudio de los planes y circunstancias que anteceden a la penetración del capital petrolero en Venezuela, valorando tanto los intereses que movían al capital foráneo y sus representantes en el país, como las motivaciones que llevaron a nuestros gobernantes a entregar en bandeja de plata una riqueza natural insustituible como lo es el petróleo. Igualmente se analiza la existencia de posiciones opuestas a la penetración indiscriminada de capitales extranjeros para la época que investigamos.

1. ANTECEDENTES DE LA INDUSTRIA PETROLERA Y LEGISLACION MINERA

Una serie de elementos se conjugaron para propiciar estos primeros planes y concesiones para explotar los hidrocarburos zulianos. En primer

término, el conocimiento ancestral de la existencia de grandes depósitos de asfalto y de petróleo en todo el territorio zuliano, los cuales habían sido utilizados en pequeña escala por los pobladores indígenas de la región con fines medicinales y cascos. Con posterioridad a la invasión europea, su uso había continuado en actividades como el calafateo de las embarcaciones que surcaban el lago. Nuestra riqueza mineral había sido objeto de estudio desde la época colonial, y a partir del período republicano se habían acentrado los informes y publicaciones que daban cuenta de la potencialidad zuliana en un mineral poco conocido en el mundo (González Abreu, 1980: 23). Dichas investigaciones habían llegado a países europeos y a los Estados Unidos, y en el proceso de expansión de la industria capitalista vivido en la segunda mitad del siglo XIX, con sus transformaciones técnicas y sus nuevas modalidades como la inversión de capitales en países extranjeros, las grandes potencias comenzaron a interesarse en las posibilidades de una industria que desde 1859 comenzó a desarrollarse en el territorio norteamericano (Lagoven, 1985: 28).

Desde 1825, fecha en la cual es enviada a Inglaterra, Francia y los Estados Unidos una muestra de petróleo de un rezumadero ubicado entre Escuque y Betijoque (el cual no fue llamado petróleo sino "colombio"), se desarrolló a todo lo largo del siglo XIX un proceso de estudio de los recursos que en materia de hidrocarburos tenía nuestro país. Personalidades como José María Vargas en 1839, Agustín Codazzi, en 1841; Herman Karsten (de la Sociedad Geológica de Berlín) en 1852; G. Wall (de la sociedad geológica de Londres) en 1860; Arístides Rojas en 1869-70 y Miguel Tejera en 1875, elaboraron informes en los cuales mencionaban las numerosas fuentes de petróleo y asfalto que se encontraban en el territorio venezolano, particularmente alrededor del Lago de Maracaibo, en algunas zonas andinas y en el oriente del país (cfr. Martínez, 1986:22).

En 1876 el General Wenceslao Briceño-Méndez presentó ante el gobierno del Estado Zulia un informe de los depósitos de petróleo, betunes, asfaltos y carbón que contenía la región, cuyos datos permitieron elaborar el Cuadro 1 (Vila, 1970:188):

Junto a esta fase que podríamos llamar de exploración y reconocimiento de la riqueza de hidrocarburos en Venezuela, y específicamente en el Zulia, se desarrollaron las primeras leyes de minas, a partir del decreto dictado por Simón Bolívar el 24 de octubre de 1829 en Quito, el cual estableció que la propiedad de las minas recaía en la República, de

CUADRO 1

| Ubicación | Mineral | Observaciones |
|----------------------------------|--------------------|------------------------------------|
| Pic de la Sierra Guasdal | Asfalto | Diferentes grados de condensación |
| San Timoteo | Asfalto | Sólido |
| Ciénaga de El Menc | Asfalto | Sólido |
| Hato Matapalo | Asfalto | 6.000 m ² de superficie |
| Isla de Toas | Carbón | Mala calidad |
| Río Tulé | Carbón bituminoso | Filones en combustión |
| Departamento de Colón | Petróleo y asfalto | Muy ricos en potencial |
| Departamento de Sucre | Carbón y asfalto | Había lignito |
| San Antonio (Táchira) | Carbón | Se usa en fraguas |
| Departamento de Sucre (serranía) | Mene | |
| Escuque y Betijoque (Trujillo) | Petróleo | De inferior calidad |
| Llanos del Cenizo | Asfalto y petróleo | Más denso |
| Casigua | Petróleo | |

acuerdo con las condiciones expresadas en las leyes y en las Ordenanzas Reales de 1783 (cfr. González Berti, 1960: 66-69). El Congreso de la República ratificó el decreto de Bolívar el 29 de abril de 1830 y aceptó su aplicabilidad a la nueva república. En 1854 el Congreso promulgó el primer Código de Minas, el cual fue reformulado por la Constitución Federal de 1864.

El comienzo de la explotación comercial del petróleo data de 1859, en los Estados Unidos, cuando el coronel Edwin L. Drake terminó el primer pozo productor el 28 de agosto de dicho año, en el pueblo de Titusville, Condado de Crawford, Estado de Pennsylvania (Lagoven, 1985: 28). Al año siguiente, W. Barnsdall y W. Abbot construyeron la primera refinería comercial de petróleo, cerca del campo descubierto por el coronel Drake (Martínez, 1986: 22). Esto significaba que *"el negocio de los hidrocarburos, a dos décadas de la culminación del siglo XIX, experimentaba un verdadero auge en los Estados Unidos. Aún antes de esa fecha se hablaba de una sólida industria petrolera norteamericana"* (González Abreu, 1980: 26).

En Venezuela se considera que la industria de los hidrocarburos se inició a partir de los derechos que la Compañía Petrolia del Táchira consiguió en 1878 para explotar el campo "La Alquitrana", cerca de

Rubio, Estado Táchira. Su principal accionista era Manuel Antonio Pulido (Fundación Polar, 1988: Tomo 1, 795).

La Constitución de 1864 transformó las antiguas provincias en estados, los cuales se erigieron como entidades autónomas, y se dejó en manos de cada estado *"la libre administración de sus productos naturales"* (art.13).

"Los nuevos Estados, alienados por la autonomía que se les brindaba y de la cual antes no habían gozado dentro de un régimen preferentemente centralista, se dieron algunos de ellos a la tarea de elaborar su propia legislación sobre minas, legislación desarticulada y empírica que en realidad iba a empeorar la situación administrativa que era el estado normal dentro de la anormalidad de aquella época" (González Berti, 1960: 72-73).

Como se dijo antes, esta constitución permitió la adjudicación de las primeras concesiones petroleras en el país, a partir de la otorgada a Camilo Farrand en 1865. Luego de esta concesión, y además de las que son objeto del presente estudio, fueron otorgadas numerosas concesiones para la explotación de asfalto y petróleo en todo el territorio nacional, las cuales en su mayoría no entraron en funcionamiento o duraron un corto tiempo en actividad.

En las fuentes bibliográficas consultadas no se encontró mención alguna de las concesiones otorgadas a Briceño-Méndez (1867), Nathans (1869) y Casano (1880). Sí son mencionadas las siguientes concesiones: Concesión Olavarría, 1866, para el Estado de Nueva Andalucía (Sucre y Monagas); Concesión Casanova, 1866, estado Trujillo; Concesión Hamilton, 1883, estado Bermúdez; Concesión Dacovich, 1884, Trujillo; Concesión a Sixto González, 1884, Guárico; Concesión Marcucci, 1884, Isla de Toas; Concesión a José Andrade, 1884, Zulia y Falcón; concesión a Manuel Cadenas Delgado, 1884, Trujillo; concesión a Manuel Hernández López, 1884, por 99 años, para explotar petróleo y asfalto en la Península de Paraganá; Concesión Dominici, 1889, extendida a todo el territorio venezolano; Concesión Uvalde, 1900, otorgada a la Uvalde Asphalt Paving, para explotar el lago de asfalto natural en Inciarte (Zulia), en operación hasta 1904 (Fundación Polar, 1988: tomo I, 795; Martínez, 1986: 22).

Esta gran cantidad de concesiones petroleras otorgadas en las últimas décadas del siglo pasado demuestran el gran interés existente para la época por la explotación de los hidrocarburos venezolanos. Por esta razón consideramos errónea la afirmación de Jesús Prieto Soto (1975: 15-16) al plantear que las primeras exploraciones referidas a los hidrocarburos zulianos datan de las dos primeras décadas del siglo XX.

En segundo lugar, la etapa investigada representó en la historia venezolana del siglo pasado el período en que más esfuerzos realizaron nuestros gobernantes por atraer al país las inversiones extranjeras en determinadas áreas de la producción y de obras de infraestructura. Los gobiernos de Antonio Guzmán Blanco (1870-1888) dieron facilidades e incentivos para estas inversiones en áreas como la construcción de ferrocarriles, la explotación de la riqueza aurífera de guayana y el desarrollo de diversas obras públicas en el centro del país (cfr. González Deluca, 1991).

Guzmán Blanco encontró una economía empobrecida por los efectos de las guerras civiles y por su propio atraso como producción monocexportadora basada en técnicas de cultivo obsoletas; enfrentó también la necesidad de centralizar el poder como vía para superar la inestabilidad política originada por los enfrentamientos entre los caudillos regionales (cfr. Floyd, 1988). No se podía hablar en Venezuela de una clase o bloque de clases dominantes que contaran con un programa coherente y de consenso. Todo el siglo XIX presenció el enfrentamiento entre diversas fracciones dominantes: la vieja oligarquía terrateniente heredera de los mantuanos de la colonia; la nueva oligarquía terrateniente surgida de los caudillos militares de la independencia; y los comerciantes y financistas que controlaban el comercio y se vinculaban a intereses económicos extranjeros.

Este enfrentamiento en el interior del bloque dominante, originado por la profunda fractura social que originó la guerra de Independencia y que alcanzó su máxima expresión en la guerra Federal, impidió la consolidación de una clase dominante que ejecutara un proyecto de desarrollo nacional en el sentido burgués. Por el contrario, nuestros gobernantes van a actuar en todo momento como apéndices de intereses foráneos, ejecutando medidas que redundaron en la profundización de los lazos de dependencia externa y en el acentuamiento del atraso de nuestro aparato económico. Conducta que, dentro de un contexto diferente, se repetirá a todo lo largo del siglo XX.

No compartimos las ideas de autores que caracterizan al gobierno de Guzmán Blanco por su papel modernizador y liberalizador de la sociedad venezolana (Carrera Damas, 1980: 58), y nos inclinamos hacia propuestas como las de Rodríguez Gallad, al decir que :

“La política económica llevada a cabo durante esa gestión gubernamental (la de Guzmán Blanco) no se orientó predominantemente al desarrollo y afianzamiento del modo de producción capitalista, lo que hubiera promovido el desarrollo de una burguesía nacional, sino al estímulo de las actividades parasitarias del capital que más bien servía a la consolidación de una burguesía comercial dependiente” (Rodríguez Gallad, 1980:32).

La misma autora califica al guzmanato como el “*período gubernamental del siglo XIX en el que más beneficios obtuvieron el capital foráneo y la burguesía comercial*” (ibid:37). El quid del asunto no radicaba en negarse a la penetración de capitales foráneos en Venezuela, sino en que dichas inversiones se realizaran en términos favorables a la nación, y no en los términos desventajosos en que históricamente fueron formuladas tanto para Venezuela como para el resto de países latinoamericanos. La ausencia de propuestas verdaderamente nacionalistas (en el sentido de nacionalismo burgués) ponen en duda la existencia de un pretendido “Proyecto Nacional”, pues en la medida en que pudo haberse formulado e implementado, el mismo nunca se propuso romper con los lazos de subordinación que nos unían al capital extranjero, y por el contrario, el tal proyecto “nacional” fortaleció los nexos de dependencia.

En tercer lugar, el capitalismo mundial vivió un proceso en el cual la gran acumulación que presentaban las principales potencias obligaba a la inversión de dichos excedentes en los países periféricos; al mismo tiempo, su producción industrial en aumento los obligaba a garantizarse el control de nuevos mercados y de fuentes de materias primas para sus productos. El capitalismo, en el comienzo de su fase imperialista, se interesó por profundizar la subordinación de sus países periféricos mediante la inversión de capitales que permitieran la seguridad en el suministro de materias primas para sus industrias, y por controlar viejos y nuevos mercados para sus productos (cfr. Córdova, 1979).

Igualmente es considerado el contexto de las regiones históricas que conformaban el espacio venezolano para la época, particularmente

el circuito agroexportador cuyo centro nodal era la ciudad-puerto de Maracaibo. Este circuito económico abarcaba para mediados del siglo XIX las tierras bajas de la cuenca del Lago de Maracaibo, los Andes venezolanos, y los valles cercanos a Cúcuta en territorio colombiano. Su florecimiento se sustentaba en la producción cafetalera andina, la cual para la época aportaba un considerable porcentaje de la producción nacional, considerando además que el café era el principal producto de exportación de todo el territorio venezolano¹.

Al imponerse Maracaibo como centro mercantil, financiero, administrativo y político de la región, se fortalecieron los sectores sociales que a través de las casas comerciales radicadas en esta ciudad, controlaban todo el proceso económico regional. Este movimiento comercial había sido hegemonizado para la época por los alemanes, los cuales habían desplazado a los demás comerciantes ingleses, franceses, italianos, norteamericanos y algunos venezolanos (cfr. Urdaneta Quintero, 1992:38; y Cardozo Galué, 1991: 31 y 233-246). La característica de esta élite comercial era su vinculación con intereses económicos extranjeros, pues dichas casas comerciales representaban generalmente a firmas basadas en ciudades del continente europeo².

- 1 Sobre el auge cafetalero andino para fines del siglo pasado Domingo Alberto Rangel plantea lo siguiente: "Hacia 1893 los tres Estados cordilleranos (Táchira, Mérida y Trujillo) arrojaron una producción de 318.000 sacos. Y un año después, el volumen de sus recolecciones cafeteras se situó en los 428.000 sacos. Ambos aportes representan el 44,1 y 53,5% respectivamente de la producción nacional (Rangel cita como referencia el Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, octubre de 1894, p.63). El último decenio del siglo XIX convierte a los Andes en los principales baluartes cafetaleros de Venezuela" (Rangel, 1969: 85). Según datos de Brito Figueroa, para 1872-73 el cultivo del café abarcaba el 66,9% de la superficie cultivada en todo el país (Brito Figueroa, 1979: 297).
- 2 En cuanto a una definición de los sectores sociales dominantes en la región marabina para la segunda mitad del siglo XIX, Cardozo plantea: "Un único sector constituía, pues, a la clase dominante: una élite comercial y financiera, mayoritariamente extranjera" (Cardozo, 1991: 32). Habría que agregar aquí a los sectores que ejercían el poder político en la región, quienes por supuesto eran venezolanos, los cuales en algunos casos estuvieron en abierta contradicción con el gobierno central de Caracas.

Concluimos entonces que para finales del siglo XIX, en un contexto internacional de crecimiento y expansión de las economías capitalistas, las cuales iniciaban su fase imperialista buscando controlar los mercados externos y las fuentes de materias primas mediante la inversión de capitales; en una situación nacional en la cual prevalecía la economía agroexportadora basada en el café y el cacao, fortalecida por las medidas del régimen guzmancista que mejoraron la circulación interna de mercancías, unido al fomento de inversiones extranjeras en diversas áreas de la economía (fundamentalmente servicios); y en un marco regional dominado por las casas comerciales alemanas, y presentando la oposición de las élites marabinas a los intentos centralizadores de Guzmán, se comienzan a desarrollar los primeros planes y las primeras concesiones para explotar los hidrocarburos zulianos, buscando atraer la inversión de capitales extranjeros como factor primordial de dicho desarrollo.

2. PLANES Y CONCESIONES ENTRE 1864 Y 1881

De las fuentes primarias consultadas se deduce el interés que ya existía en la década del sesenta del siglo pasado por emprender la explotación petrolera en el Estado Zulia. Esto se demuestra con las ya mencionadas concesiones otorgadas por el gobierno del Zulia a Camilo Farrand en 1865, a Briceño Méndez en 1867 (para explotar petróleo por cuarenta años) y a S.J. Nathans en 1869 (para explotar petróleo por veinte años). Las gestiones adelantadas por Nathans ante el Presidente del Estado para lograr la mencionada concesión, argumentando la caducidad de la anterior concesión otorgada a Briceño Méndez, reflejan que esta industria ya era vista para ese entonces como una fuente potencial de riquezas, tal como se desprende de las siguientes afirmaciones de Nathans:

"...Harto conocidas como son ya las ventajas de la explotación que propongo e inapreciables los frutos de riqueza que ella ofrece al Estado..." (A.H.Z., 1869, Tomo 25, legajo 20).

pero que en todo momento actuaron como fieles representantes de las casas comerciales radicadas en Maracaibo.

Igual opinión existía del lado del gobierno estatal, tal como lo expresa el Jefe de la Sección de Hacienda y Fomento, Pablo Ortega:

"...No será demás hacer presente que el Sr. Nathans asegura tener los fondos necesarios para la empresa, y que establecerá dentro del Estado las oficinas, aparatos y operaciones adecuadas para la refinación de las materias explotables a fin de ofrecerlas en su mayor estado de pureza para el consumo interior y cambio en los mercados extranjeros. Esto supone un bien positivo para el Estado, toda vez que ingresarán al país fuertes capitales y se dará ocupación a multitud de brazos que hoy no tienen un recurso semejante..." (A.H.Z., idem).

Las perspectivas que dibuja Ortega son bastante ambiciosas, a pesar de que el mismo Nathans reconoce que *"ninguna otra empresa existe con tal objeto"*. La Comisión de Obras Públicas de la Legislatura del Estado Zulia, integrada por Santiago Carías, José del Carmen Ramírez³ y B. Vale, también dió su opinión favorable al desarrollo de la explotación petrolera:

"...y por tanto se autoriza al Poder Ejecutivo para que formule y extienda el contrato (bajo esas bases) puesto que es de suma utilidad para el Estado el fomento de esta industria..." (A.H.Z., idem).

De esta forma, la Legislatura del Estado Zulia otorgó el 12 de junio de 1869 la concesión para explotar nafta, petróleo y asfalto en el territorio del Estado, por 20 años, al ciudadano norteamericano S.J. Nathans, bajo argumentos similares a los que se utilizaron para otorgar las concesiones precedentes de los años 65 y 67. Los norteamericanos, para esta fecha, ya estaban al tanto de las posibilidades industriales y comerciales de la explotación petrolera, considerando, como dijimos antes, que en 1859 ya se había iniciado la explotación del petróleo en Pennsylvania y en 1860 se había instalado la primera refinería de petróleo.

3 El para ese entonces bachiller José del Carmen Ramírez fundó en años posteriores, en compañía de otros, el Colegio de Abogados del Estado Zulia.

De la misma forma estaba presente el conocimiento amplio que se tenía de las potencialidades petroleras del Zulia. Al respecto ya mencionamos los numerosos informes levantados a lo largo del siglo XIX sobre el potencial zuliano en hidrocarburos.

Por razones que la investigación no pudo determinar con precisión, las concesiones otorgadas en la década de 1860 por el gobierno zuliano no llegaron a desarrollarse, como tampoco lo hicieron las que posteriormente fueron otorgadas por el mismo gobierno estatal y por el gobierno central, hasta concluir el siglo XIX.

En 1880, la carta del Cónsul norteamericano E.H. Plumacher ante el Presidente del Estado, revela nuevamente el persistente interés de los empresarios estadounidenses por explotar la riqueza mineral zuliana (A.H.Z., 1880: Tomo 9, legajo 11); interés que también existía en empresarios criollos y de otras nacionalidades, y que se plasma igualmente en la concesión otorgada en el mismo año al venezolano Antonio Casano (ingeniero natural de Caracas, como aparece identificado en el documento de la concesión) y al dominicano Juan Julia, para explotar asfalto en el Estado Zulia por diez años (A.H.Z., 1880: Tomo 2, legajo 6).

Tanto Plumacher como Casano insisten en la importancia del ingreso de capitales extranjeros para explotar la riqueza mineral del Estado, mencionando las dificultades presentadas para que eso no haya ocurrido hasta ese momento, como se observa en las siguientes afirmaciones de Casano:

"...debe tenerse en cuenta que se trata de una explotación enteramente nueva para nosotros ... Modificado el contrato en el sentido que propongo, me será fácil emprender la explotación en escala muy superior a la que me proponía, atrayendo por lo tanto al país los grandes capitales que para el efecto se necesitan, rompiendo el dique que hasta el presente ha obstruido la corriente de las compañías extranjeras de industrias hacia estas localidades..." (A.H.Z., idem).

Las concesiones otorgadas en el Estado Zulia durante el período 1865-1881 fueron posibles gracias a la Constitución Nacional de 1864, la cual dejó en manos de cada Estado la libre administración de sus recursos naturales. En base a ello, el mencionado jefe de la Sección de Hacienda y Fomento del Estado Zulia para 1869, Pablo Ortega, afirmaba:

"...la legislatura del Estado puede, en uso de la 16ª atribución del art. 27 de la Constitución del Zulia, conceder el privilegio que se solicita, previo exámen que hará de la proposición de Nathans..." (A.H.Z., 1869: tomo 25, legajo 20).

Es decir, cada Estado podía crear su propia legislación minera, y otorgar concesiones de acuerdo con ella, sin tener que depender del gobierno central. El dinamismo mostrado por el gobierno del Estado Zulia en cuanto al otorgamiento de concesiones, demuestra las características económicas independientes del espacio regional conformado en torno al puerto de Maracaibo. La clase política dirigente en el Zulia consideraba importante la llegada de capitales extranjeros para iniciar la explotación de la riqueza mineral del Estado, y esto más o menos al margen o independientemente del interés que en igual dirección existía en la oligarquía caraqueña por atraer al capital foráneo.

Sobre la penetración de capitales extranjeros para la explotación de los hidrocarburos no todas las opiniones coincidían en el Zulia, como se desprende de un documento citado por Juan Besson, en el cual la Junta de Hacienda solicita permiso para explotar las minas de asfalto, en fecha tan temprana como mayo de 1857:

"...debiera el gobierno establecer por cuenta de la nación el laboreo de las ya mencionadas (minas de asfalto o mene) para obtener en favor de ésta toda la utilidad posible, o bien ... se dignase cederlas al municipio de esta provincia."
(Besson, 1973: tomo 3, 397).

La mencionada carta cuestionaba la concesión otorgada "en años pasados" a los sres. Alejandro Boyer y Felipe Espinal. Boyer era comerciante francés radicado en la región, y de la carta mencionada se desprende la crítica hacia la explotación por particulares y/o extranjeros de estas minas de asfalto, y la propuesta de que dicha explotación corra por cuenta del Estado. En 1857 se planteó ya una polémica que aún hoy, en 1996, sigue sin dilucidar, pues se discute nuevamente la conveniencia de la desnacionalización de nuestra industria petrolera (la llamada "apertura") al cederle a compañías extranjeras algunos sectores de la misma, revirtiendo el proceso de nacionalización cumplido en 1976.

E.H. Plumacher, cónsul estadounidense destacado en Maracaibo en las décadas del 70 y del 80 del siglo pasado (y cuyos descendientes

aún viven en esta ciudad), demostró a través de diferentes documentos un profundo conocimiento de la realidad zuliana de la época. En la carta que Plumacher envió al Presidente del Estado Zulia el 30 de diciembre de 1880, hace referencia a ese conocimiento suyo sobre la realidad regional:

"Es sabido que durante mi permanencia en el Zulia he empleado mucho tiempo y hecho muchos esfuerzos para obtener el conocimiento de los elementos de riqueza que la naturaleza ha prodigado a este privilegiado país, y en extensos despachos oficiales he impuesto a mi gobierno de su importancia" (A.H.Z., 1880: Tomo 9, legajo 11).

Dos elementos resaltan de lo anterior: su afán por conocer la riqueza natural del Zulia, y su función de transmitir dicho conocimiento al gobierno norteamericano. Es evidente que la presencia de Plumacher en Maracaibo obedecía al interés estadounidense de penetrar con sus capitales en la región zuliana, cuyas potencialidades en hidrocarburos ya eran conocidas por ellos desde quince años antes, por lo menos, considerando la concesión otorgada a Farrand en 1865 y la otorgada a Nathans en 1869.

De seguidas, Plumacher mencionó en su carta la gran riqueza natural que abrigaba el Zulia:

"Las orillas del lago producen excelentes maderas y plantas medicinales. Todo el Estado es de una fertilidad asombrosa y en su seno están encerrados grandes tesoros de riqueza mineral; su posición no puede ser más ventajosa. El Zulia es la llave de la Cordillera y de Colombia. El lago de Maracaibo, adonde llegan por las vías fluviales que en él caen, inmensa cantidad de frutos de diferentes comarcas, es el llamado a ser el punto de partida para todos los mercados del mundo" (A.H.Z., idem).

Aparece aquí una comprensión cabal por parte de Plumacher del circuito agroexportador marabino y del papel del lago y de la ciudad de Maracaibo como ejes fundamentales de dicho espacio regional. Hacía mención igualmente de los "grandes tesoros de riqueza mineral", que complementaba más adelante al decir que "una gran parte del Estado y especialmente las riquezas minerales que posee, son desconocidas" (A.H.Z., idem). Dudamos que Plumacher desconociera la potencialidad

minera del Zulia, considerando los antecedentes ya mencionados referidos a las concesiones a favor de ciudadanos estadounidenses, además de los esfuerzos que el mismo Plumacher dice haber realizado para estudiar las riquezas naturales del Estado.

Para 1880 la industria petrolera se había iniciado no sólo en los Estados Unidos, sino también en Venezuela con la ya mencionada Compañía Petrolia del Táchira, en 1878. El petróleo venezolano no era sólo una hipótesis o un proyecto, sino una realidad palpable. Como el carbón no llegó a ser lo suficientemente atractivo a las inversiones extranjeras, somos de la opinión de que Plumacher, al referirse a la riqueza mineral del Estado, estaba considerando específicamente su potencial en materia de hidrocarburos. Para ese momento no se conocía en el Zulia ninguna otra riqueza mineral que pudiera interesar a las grandes potencias capitalistas, pues como plantea Domingo Alberto Rangel:

"Mientras el carbón aparece en incontables áreas del planeta y sus filones son casi ilimitados, el petróleo se concreta a reducidos ámbitos y sus cuencas subterráneas son mucho más circunscritas" (Rangel, 1977: 82).

El objetivo de la carta de Plumacher era ofrecer el concurso de los capitalistas de su país para invertir en el Estado, para lo cual ofreció los servicios de un ingeniero e industrial norteamericano, el Coronel Gustavo A. Karneise, propuestas que resumió así:

"Que se invite al Coronel Karneise y su comitiva por usted y el comercio de esta ciudad para explorar el país; y para recompensarle de su pérdida de tiempo y trabajo, brindarles hospitalidad, apoyo y garantías para poder explorar el país y obtener el privilegio exclusivo de desarrollar y hacer remunerativo todo lo que ellos comprendan, es decir, hacer navegable la barra, construir ferrocarriles, caminos transitables, empresas mineras, adornos a la ciudad y lo demás que comprendiesen" (A.H.Z., idem) (negritas nuestras).

Se desprende de esto el interés por crear la infraestructura de servicios y vías de comunicación que permitieran hacer realidad las empresas mineras, única actividad productiva en la que Plumacher hizo énfasis en su carta.

Finalizó Plumacher exigiendo al Presidente del Estado, Bernardo Tinedo Velazco, una respuesta *"a la mayor brevedad lo que a bien tenga*

darme por contestación, que desde ahora pienso será favorable...". Esto último puede interpretarse como una forma de presionar al gobierno estatal, exigiendo premura para otorgar no una simple concesión para explotar una rama de producción en particular y en un territorio delimitado, sino que su proyecto solicitaba "privilegios exclusivos" para llevar a cabo prácticamente todo el desarrollo económico futuro del Estado. Lo más interesante es que todo esto lo solicitaba a cambio de nada, y por el contrario los zulianos debían "recompensarles su pérdida de tiempo". El descaro con que el capital extranjero nos solicitaba que les entregáramos en bandeja de plata nuestras riquezas naturales, hipotecando con ello nuestro desarrollo económico, se complementará con el entreguismo de nuestros gobernantes, lo que puede observarse al analizar la concesión otorgada a Antonio Casano en el mismo año de 1880.

Dicha concesión fue otorgada con fecha 9 de noviembre de 1880 por Antonio Febres Cordero, Ministro de Fomento del Estado Zulia, a Antonio Casano y Juan Julia, para "explotar las minas de asfalto del Estado por el término de diez años" (A.H.Z., 1880, Tomo 2, legajo 6). Esta concesión era la modificación de una primera concesión otorgada por el anterior Presidente del Estado Zulia, Jesús Muñoz Tébar, en septiembre del mismo año (A.H.Z., idem). Esta primera concesión era por cinco años, y el concesionario, Antonio Casano, solicitó su modificación alegando que el derecho de explotación establecido en dicho contrato era muy elevado y hacía imposible la obtención de ganancias en la explotación del asfalto zuliano.

La nueva concesión reducía el derecho de explotación, que en la primera concesión era de diez bolívares por tonelada, a tres bolívares por tonelada; quedando exonerada la empresa de pagar impuesto alguno municipal ni estatal, por el tiempo de duración del contrato, salvo el ya establecido de tres bolívares por tonelada. Esta excepción de impuestos será una norma de las concesiones otorgadas durante el gomecismo, tal como lo plantea Manuel González Abreu en su obra ya citada (González Abreu, 1980: 27-28).

En vez de otorgar la concesión restringida a las áreas con límites precisos en las cuales se tenía la certeza de la existencia de asfalto, la concesión Casano extendía el derecho de explotación a todo el territorio del Estado Zulia, patrón que se repitió en las sucesivas concesiones, las cuales se otorgaron tomando como base la división político-territorial de la República.

El artículo 8 de la concesión establecía que *"este contrato podrá ser traspasado a otro individuo o compañía nacional o extranjera"*, modalidad también usada posteriormente y que abrió las puertas a los intermediarios o testaferros que incursionaron en diversas áreas de nuestra economía. Con las concesiones otorgadas durante los gobiernos de Castro y Gómez, artículos similares facilitaron que las mismas fueran traspasadas a las grandes compañías petroleras estadounidenses y europeas.

La Concesión Casano es en sus líneas fundamentales el prototipo de las que se otorgaron para la época por otros gobiernos estatales y por el mismo gobierno nacional. En nuestro caso, el gobierno zuliano no introdujo ningún elemento diferenciador ni característico en dicho contrato.

Hasta el presente no se ha obtenido información sobre el posterior desarrollo de la concesión Casano, así como tampoco se han podido conocer otros detalles sobre las gestiones adelantadas por Plumacher ante el gobierno del Zulia. Tres años después de esto fue otorgada la concesión a Horace Hamilton que luego originó el conflicto entre el Estado venezolano y la New York and Bermúdez Co. (empresa a la cual Hamilton le traspasó sus derechos en 1887). Sobre esta concesión opina González Abreu:

"La concesión Hamilton confirma de tal modo el interés por aquella materia prima (el asfalto), que con ella se va a iniciar un período de conflictos en el cual se patentizan la acción intervencionista de los agentes del capital norteamericano, su objetivo al reagrupamiento de empresas para estructurar grandes monopolios y su poder decisorio en el campo económico y político en detrimento de la voluntad nacional" (González Abreu, 1980: 26).

No obstante, para la época existían posiciones críticas hacia el papel que cumplían los intereses extranjeros en Venezuela, como lo testimonia Domingo Castillo:

"Venezuela necesita a todas luces de una raza de comerciantes capaces de contrarrestar la tendencia de las grandes casas mercantiles extranjeras a convertirse en factorías enemigas de toda expansión comercial criolla. Esas casas le hacen la guerra implacable a la República en el exterior para

que nadie les dispute la presa, y en el país obstaculizan al comerciante venezolano para alejarlo del productor, y para impedirle todo acceso a los mercados extranjeros ... el capital extranjero a que nos contraemos aquí actúa como pulpo insaciable, en cuyos tentáculos desaparece la labor nacional, sin el menor provecho para la República..." (citado por Malavé Mata, 1975: 169).

Es lógico pensar que opiniones como las anteriores eran numerosas, y que las condiciones políticas prevalecientes a lo largo del siglo pasado, de escasas libertades públicas, han limitado su conocimiento posterior. El predominio económico de las casas comerciales radicadas en Maracaibo, ligadas estrechamente al capital extranjero, les permitió una poderosa y determinante influencia para enfrentar y neutralizar cualquier propuesta nacionalista que pudiera surgir en la sociedad regional de la época.

El circuito agroexportador marabino era en lo fundamental una economía hacia afuera, que no posibilitaba ningún desarrollo económico interno en el sentido capitalista, pues la acumulación se realizaba en los centros metropolitanos de los cuales dependían las casas comerciales. Los nuevos planes que fomentaban la penetración de capitales foráneos hacia la explotación de los hidrocarburos repetían el mismo esquema de subordinar nuestra economía a los intereses y fluctuaciones de la industria y el comercio de las grandes potencias capitalistas.

Las últimas décadas del siglo XIX auguraban ya la rebatiña entre las transnacionales por nuestra riqueza petrolera, ante el entreguismo complaciente de nuestros gobernantes. La élite marabina, junto a la oligarquía caraqueña y otras élites regionales, favoreció este proceso cuyos efectos negativos para nuestro país se han repetido una y otra vez a lo largo de la historia venezolana del presente siglo.

CONCLUSIONES

Los antecedentes de la explotación comercial del petróleo que se inició en 1914 en el Estado Zulia se deben ubicar en las concesiones otorgadas en el período entre 1865 y 1881, las cuales constituyen, después de la concesión otorgada al inglés Heyller para explotar asfalto en el Caño Mánamo, las más antiguas de que se tenga noticia en todo el territorio nacional. Cincuenta años antes del boom petrolero suscitado durante la dictadura gomecista, ya criollos y extranjeros mostraban un

inusitado interés por iniciar la explotación de hidrocarburos en el territorio zuliano. Los intereses extranjeros movilizados hacia la explotación petrolera eran fundamentalmente norteamericanos, a pesar de que los mismos no jugaban en ese momento un papel predominante en la economía de la región marabina.

El período entre 1865 y 1881 permitió a los diferentes estados de la república la administración directa de sus recursos naturales, bajo el amparo de la Constitución Federal de 1864. En base a ello el gobierno del Estado Zulia entregó en ese lapso varias concesiones a empresarios criollos y extranjeros para explotar hidrocarburos. En 1881 el gobierno nacional promulgó un nuevo Código de Minas que centralizó nuevamente el otorgamiento de concesiones sobre la riqueza mineral del país.

La conducta de los sectores gobernantes del Zulia se caracterizó por su apertura total al ingreso de capitales extranjeros hacia la explotación minera en el estado, salvo opiniones de excepción que proponían dicha explotación por parte del mismo Estado o por parte de empresarios criollos. Las características presentes en las concesiones otorgadas durante este período fueron las mismas que tuvieron luego las concedidas por los gobiernos de Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez:

- Extensos territorios de explotación, que abarcaban generalmente a todo un estado.
- Pago de un impuesto mínimo por tonelada de mineral explotado y eliminación de todo otro impuesto a ser pagado por las empresas extranjeras.
- Facilidades para la intervención de testaferros.

Las concesiones investigadas no tuvieron mayor desarrollo por causas que no se pudieron precisar a cabalidad, por falta de información en las fuentes consultadas. Es de suponer que la industria petrolera estadounidense satisfacía para ese entonces los requerimientos internos, y sólo las necesidades surgidas del estallido de la guerra mundial, aunado a la comercialización de nuevos inventos tecnológicos como los automóviles, motivaron definitivamente al capital norteamericano para invertir en nuestro territorio. Pero ese paso decisivo no fue dado en terreno desconocido. Desde cincuenta años antes, el capital estadounidense ya estaba al tanto de la riqueza petrolera zuliana y había realizado intentos fallidos por iniciar la explotación industrial de la misma.

Bibliografía

- BESSON, J.** 1973. **Historia del Estado Zulia**. 3 tomos. Ediciones del Banco Hipotecario del Zulia, Maracaibo (Venezuela).
- BRITO FIGUEROA, F.** 1979. **Historia económica y social de Venezuela**. Tomo 1. Ediciones de la Biblioteca-UCV, Caracas (Venezuela).
- CARDOZO GALUÉ, G.** 1991. **Maracaibo y su región histórica. El circuito agroexportador 1830-1860**. Universidad del Zulia, Maracaibo (Venezuela).
- CARRERA DAMAS, G.** **Formulación definitiva del Proyecto Nacional: 1870-1900**. Cuadernos Lagoven. Serie Cuatro Repúblicas.
- CORDOVA, A.** 1979. **Inversiones extranjeras y subdesarrollo**. Universidad Central de Venezuela, Caracas (Venezuela).
- DE LA PLAZA, S.** 1974. **El petróleo en la vida venezolana**. UCV, Caracas (Venezuela).
- FLOYD, M.** 1988. **Guzmán Blanco. La dinámica de la política del septenio**. Instituto Autónomo Biblioteca Nacional-Funres, Caracas (Venezuela).
- Fundación Polar.** 1988. **Diccionario de Historia de Venezuela**. 3 tomos. Caracas (Venezuela).
- GONZÁLEZ ABREU, M.** 1980. **Venezuela foránea**. UCV, Caracas (Venezuela).
- GONZÁLEZ BERTI, L.** 1960. **Compendio de Derecho Minero venezolano**. Tomo I. Universidad de los Andes, Mérida (Venezuela).
- GONZÁLEZ DELUCA, M.E.** 1991. **Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco**. UCV, Caracas (Venezuela).
- Lagoven.** 1985. **El pozo ilustrado**. Caracas (Venezuela).
- MALAVÉ MATA, H.** 1975. **Formación histórica del antidesarrollo de Venezuela**. Ediciones Rocinante, Caracas (Venezuela).
- MARTÍNEZ, A.** 1986. **Cronología del petróleo venezolano**. Ediciones del Cepet, Caracas (Venezuela).
- PRIETO SOTO, J.** 1975. **El chorro: gracia o maldición**. Universidad del Zulia, Maracaibo (Venezuela).
- RANGEL, D.A.** 1969. **Capital y desarrollo. La Venezuela agraria**. UCV, Caracas (Venezuela).

- RANGEL, D.A. 1977. **Capital y desarrollo. Tomo 2. El rey petróleo.** UCV, Caracas (Venezuela).
- RODRÍGUEZ GALLAD, I. 1980. **Venezuela entre el ascenso y la caída de la Restauración Liberal.** Ateneo de Caracas, Caracas (Venezuela).
- URDANETA QUINTERO, A. 1992. **El Zulia en el Septenio de Guzmán Blanco.** Fondo editorial Trópicos-Condes.LUZ, Caracas (Venezuela).
- VELÁSQUEZ, R. y CABRERA, M. 1974. **La inversión petrolera en Venezuela.** UCV, Caracas (Venezuela).
- VILA, M.A. 1970. **Una geografía humano-económica de la Venezuela de 1873.** Ministerio de Fomento, Caracas (Venezuela).

Fuentes Documentales

Manuscritas:

- Serie de documentos relacionados con la concesión otorgada por el gobierno del Estado Zulia al ciudadano venezolano Wenceslao Briceño Méndez, para explotar petróleo en el territorio del Estado por cuarenta años, en 1867. Archivo Histórico del Estado Zulia. Año 1869. Tomo 25, Legajo 20. s/f.
- Serie de documentos relacionados con la concesión otorgada al ciudadano norteamericano S.J. Nathans para explotar petróleo en el Zulia por 20 años, en 1869. A.H.Z. Año 1869, Tomo 1, Legajo 54, s/f; y Tomo 25, Legajo 20, s/f.
- Serie de documentos relacionados con la concesión otorgada al venezolano Antonio Casano y al dominicano Juan Julia, en 1880, para explotar asfalto en el Zulia por 10 años. A.H.Z. Año 1880, tomo 2, legajo 6, s/f.
- Carta del Cónsul de los Estados Unidos en Maracaibo, E.H. Plumacher, al Presidente del Estado Zulia. A.H.Z. Año 1880. Tomo 9. Legajo 11. s/f.
- Carta del Ministro de Fomento del Estado Zulia pidiendo información sobre la existencia de minas en Perijá. A.H.Z. Año 1867. Tomo 20, Legajo 15, s/f.

Impresas

- Documento transcrito en Besson, Juan. **Historia del Estado Zulia.** Tomo 3. p.397. "La Junta de Hacienda solicita permiso para explotar las minas de asfalto". 1857.