



Universidad de Carabobo
Facultad de Ciencias de la Educación
Escuela de Educación
Departamento de Ciencias Sociales



EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL MUNICIPIO PUERTO CABELLO ESTADO CARABOBO

Autores:

Ariannys Zerpa

C.I. 19.566.631

Mary Hernández

C.I. 20.498.500

Naguanagua, Julio de 2014



Universidad de Carabobo
Facultad de Ciencias de la Educación
Escuela de Educación
Departamento de Ciencias Sociales



EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL MUNICIPIO PUERTO CABELLO ESTADO CARABOBO

LINEA DE INVESTIGACIÓN: HISTORIA LOCAL Y REGIONAL

Autores:

Ariannys Zerpa

C.I. 19.566.631

Mary Hernández

C.I. 20.498.500

Naguanagua, Julio de 2014



Universidad de Carabobo
Facultad de Ciencias de la Educación
Escuela de Educación
Departamento de Ciencias Sociales



EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL MUNICIPIO PUERTO CABELLO ESTADO CARABOBO

Trabajo presentado a la Universidad de Carabobo por

ARIANNYS ZERPA

MARY HERNÁNDEZ

Como requisito para optar al título de Licenciado en Educación

Mención Ciencias Sociales Realizado con la asesoría de

Lic. Giannina Fusco

Naguanagua, Julio de 2014

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación primeramente a Dios por darme la sabiduría que me ha acompañado a lo largo de mi carrera.

A mi madre Nalvis Arteaga; por su apoyo incondicional y por darme fortalezas para no decaer durante todo el proceso de formación.

A mi travieso hijo Jheremyt; por ser la luz que me guía todos los días de mi vida, y me da las fortalezas para no decaer en el proceso.

A mi querido esposo Juan Carlos, por su maravillosa colaboración y comprensión en todo este largo pero fructífero camino hacia el éxito.

A todas aquellas personas que de una u otra manera han influido en mi vida, y con su ayuda hicieron posible este logro.

Ariannys Zerpa.

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación primeramente a Dios, por darme la fuerza y la paciencia que esta carrera requería.

A mis padres; por ser mis grandes orgullos y sobre todo por ser mis guías en todo momento.

A mis compañeros de clases; porque de cada uno de ellos aprendí cosas maravillosas, en especial a mi compañera Ariannys Zerpa, por haberme permitido compartir con ella estos cinco años de carrera.

Bendiciones para todos.

Mary Hernández

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos primeramente a Dios por iluminarnos a lo largo de nuestra carrera y darnos la sabiduría para seguir adelante.

A la Profesora Giannina Fusco, por la colaboración, paciencia y apoyo incondicional que siempre estuvo dispuesta a darnos durante todo este proceso.

A nuestros padres, porque gracias a su apoyo incondicional, colaboración y compañía hemos alcanzado esta anhelada meta.

A los estudiantes de la mención Ciencias Sociales del turno de la mañana, de la Facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad de Carabobo, por su compañerismo y colaboración.

A todos gracias por apoyarnos y guiarnos durante estos cinco años de formación académica



Universidad de Carabobo
Facultad de Ciencias de la Educación
Escuela de Educación
Departamento de Ciencias Sociales



EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL MUNICIPIO PUERTO CABELLO ESTADO CARABOBO

Autores:

Ariannys Zerpa

Mary Hernández

RESUMEN

El propósito de este trabajo es analizar la evolución de uno de los puntos más importantes de la economía venezolana como lo es la actividad portuaria, además de describir como ha sido su desarrollo desde sus inicios, cuando se instala la Compañía Guipuzcoana y la ciudad pasa a depender de la Corona Española. La presente investigación se apoya en un diseño documental, pues se basa en el análisis e interpretación de datos, provenientes de fuentes tanto primarias como secundarias, el tipo se trata de una investigación descriptiva, ya que se describe la evolución y el desarrollo de la actividad portuaria, en el municipio Puerto Cabello. Como conclusión se obtuvo que la actividad portuaria ha evolucionado a medida que se han creado las diversas instituciones encargadas de regular el desarrollo del puerto de Puerto Cabello, desde la primera la cual fue la Compañía Guipuzcoana, hasta la actual encargada del puerto como lo es Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A.

Palabras Claves: Actividad portuaria, puerto, economía, desarrollo, Compañía Guipuzcoana.

ÍNDICE GENERAL

	pp.
DEDICATORIA	IV
AGRADECIMIENTOS	VI
RESUMEN	VII
INTRODUCCIÓN	XI
CAPÍTULO I	1
1. EL PROBLEMA	
1.1. Planteamiento del Problema.....	1
1.2. Objetivos de la Investigación.....	6
1.2.1. Objetivo General.....	6
1.2.2. Objetivos Específicos.....	6
1.3. Justificación.....	7
CAPÍTULO II	8
2. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	
2.1. Antecedentes de la Investigación.....	8
2.2. Marco Epistemológico.....	13
2.3. Marco Legal.....	20

CAPÍTULO III.....	24
3. MARCO METODOLÓGICO	
3.1. Diseño de la Investigación.....	24
3.2. Tipo de Investigación.....	24
CAPÍTULO IV.....	26
4. MUNICIPIO PUERTO CABELLO	
4.1. Historia del Municipio Puerto Cabello.....	26
4.1.1 Origen del Municipio Puerto Cabello.....	26
4.1.2 Periodo Prehispánico en Puerto Cabello.....	27
4.1.3 Periodo Colonial en Puerto Cabello.....	29
4.1.4 Periodo Post Independentista en Puerto Cabello.....	30
4.1.5 Siglos XX y XXI en Puerto Cabello.....	32
4.2. División Político territorial de Puerto Cabello.....	33
4.3. Actividades Económicas del Municipio en la actualidad.....	34
CAPÍTULO V	
5. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA	
5.1. Período comprendido entre 1728 – 1785.....	41
5.2. Periodo comprendido entre 1785 – 1810.....	43
5.3. Periodo comprendido entre 1810 – 1850.....	44
5.4. Período comprendido entre 1860 – 1910.....	46

5.5. Período comprendido entre 1910 – 1950.....	47
5.6. Periodo comprendido entre 1951 – 1991.....	48
5.7. Periodo comprendido entre 1991 – 2009.....	49
5.8. Periodo comprendido entre 2009 – 2014.....	50

CAPÍTULO VI

6. DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

6.1. Desarrollo Portuario.....	53
6.2. Causas del Desarrollo Portuario.....	54
6.3. Consecuencias del Desarrollo Portuario.....	55

CAPÍTULO VII

7. CONCLUSIÓN

Conclusión.....	59
Bibliografía.....	65
Anexos.....	68

INTRODUCCION

La ciudad de Puerto Cabello posee una ubicación estratégica frente al mar, la cual permitió la llegada de embarcaciones internacionales que contribuyeron al crecimiento de la población, la que hacen de hoy en día la ciudad de Puerto Cabello. Entre esos buques que llegaban a Puerto Cabello, ingresaron una gran cantidad de ingenieros, albañiles, carpinteros y obreros que comenzaron de inmediato a trazar las calles, todo expuesto por órdenes de la Real Compañía Guipuzcoana, la cual se estableció en la ciudad en el año 1728, con fines comerciales.

A partir de entonces comenzaron las comercializaciones entre Venezuela y el extranjero, convirtiéndose así en uno de los puertos líderes en cuanto a gestión portuaria se refiere, considerada también como el puerto líder en el manejo de contenedores; lo cual la ubica entre los mejores cien puertos más importantes del mundo, publicado por Cargo System.

Este hecho causa que sea de interés público conocer a profundidad sobre la temática portuaria; conocer la evolución de las operaciones portuarias, el origen de un puerto y el desarrollo del mismo; por su parte Granda (2005), en su trabajo de investigación: *Ciudades Puerto en la Economía Globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios*, muestra las estrategias que deben utilizar las ciudades Puerto para integrarse a la red de mercados, y conseguir así la eficacia que persigue; además de lograr un acelerado desarrollo en materia portuaria, sin importar las inversiones portuarias que se tengan que realizar para enfrentar la competencia interportuaria y su integración en las redes de producción; en el caso del puerto de Puerto Cabello éste no siempre se ha desarrollado de

manera eficaz, y en su lugar se han creado diversas instituciones con el fin de manejar adecuadamente y de manera positiva el puerto, ya que éste representa la principal fuente de economía de la ciudad. Entre esas instituciones que se encargaron del desarrollo del puerto, se encuentra el Instituto Nacional de Puerto, creado en el año 1975 con el fin de recuperar la economía de la ciudad, luego de que se dejara a un lado la agricultura para dedicarse a los servicios portuarios. Sin embargo esta institución no resulto del todo eficaz y año después se crea el Instituto del Puerto Autónomo de Puerto Cabello (IPAPC) lo que causa una descentralización en la ciudad, ya que ésta tenía la función de asumir la administración, además de mantener, conservar, vigilar, supervisar y otorgar concesiones. No obstante en el año 2009, se aprueba la creación de Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A. y el cierre del IPAPC. Por su parte, Bolipuertos pasaría a ser la empresa encargada de solventar y desarrollar las actividades portuarias en el puerto de Puerto Cabello.

Establecidos estos parámetros se expone el presente proyecto de investigación con un diseño documental pues para su realización fue necesario el análisis e interpretación de datos provenientes de fuentes primarias y secundarias; además de ser una investigación de tipo descriptiva ya que a continuación describe el proceso evolutivo y el desarrollo de la actividad portuaria, en el municipio Puerto Cabello. El siguiente proyecto de investigación cuenta con la siguiente estructura:

En el Capítulo I, se explica detalladamente el planteamiento del problema, los objetivos y la justificación de dicha investigación.

En el Capítulo II, se encuentran los antecedentes que sirvieron de apoyo a la investigación, el marco epistemológico y por supuesto el marco legal.

En el Capítulo III se presenta el marco metodológico donde se expone el diseño y el tipo de investigación respectivamente.

En el Capítulo IV se hace referencia a todo lo relacionado al municipio Puerto Cabello, como lo es la historia de la ciudad, el origen del nombre Puerto Cabello y actividad económica predominante en la ciudad.

En el Capítulo V se evidencia la evolución de la actividad portuaria, dividida en ocho periodos respectivamente.

En el Capítulo VI se explica el desarrollo de la actividad portuaria, así como las causas y las consecuencias de la misma.

Por último en el Capítulo VII, se cierra la investigación con la conclusión general de la misma.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema

La historia local o la micro historia como la llaman algunos autores; es el estudio general de la vida de un grupo o de una comunidad, y es la base de donde parte la historia regional o local.

Para Mata (2003) la historia local se enfrenta con el problema de que la proximidad no posee fronteras especiales determinadas, por lo tanto lo local es una categoría flexible que puede hacer referencia a un barrio, una ciudad, una comunidad; categoría en la que lo importante es la existencia de su artificialidad. Este autor, señala que lo más importante es lo visto por el observador sin importar las fronteras; puede tratarse de un barrio; hasta de una ciudad y siempre corresponderá a la historia local; pues lo local también estudia contornos rurales.

La historia local del Municipio Puerto Cabello, corresponde a una serie de períodos con acontecimientos muy precisos, pero en el caso de la historia de la actividad portuaria, ésta comienza con el período comprendido entre 1577 y 1728, cuando en la ciudad ya se hablaba de contrabandistas, pues debido a la excelente ubicación geográfica que posee el municipio Puerto Cabello, a la cual la naturaleza doto de una belleza excepcional: playas hermosas sombreadas de cocotales, islas desiertas y montañas

agreste según en él se instaló la compañía Guipuzcoana; la cual era la única autorizada tanto a la importación como a la comercialización de toda clase de mercancías europeas en la provincia de Venezuela, también estaba encargada de la fijación de precios y la compra de los bienes producidos en Venezuela y su comercialización en España. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, fue una figura jurídica legalmente constituida el 25 de Septiembre de 1728 en virtud de una real cedula expedida por el Rey Felipe V, y creada por comerciantes Vascos, principalmente de la provincia de Guipúzcoa; en el norte de España.

Antes de la creación de la compañía Guipuzcoana, el Municipio Puerto Cabello; desde mediados del siglo XVI hasta el fin del periodo colonial, sufrió continuos ataques por parte de piratas, filibusteros, corsarios y armadas de potencias enemigas de España. Entre los principales ataques según Alcalá (2009), están los de John Hawkins en 1565, el de Christopher Myngs en 1656, el sufrido a manos de una escuadra francesa el 1595 y los ataques de Francis Drake y el del Almirante Charles Khowles. En la época colonial; Puerto Cabello se convirtió en un punto importante para el comercio de las Antillas y Europa. Durante este ciclo fue cuando se creó la Real Compañía Guipuzcoana, para controlar el contrabando de los holandeses y consolidar el monopolio comercial en particular de rubros agrarios a través de su puerto. Para la época era considerado como uno de los mejores del Nuevo Mundo: desde aquí salía el cacao, el café, el algodón y el índigo.

Los primeros buques de la Compañía Guipuzcoana, llegan a Puerto Cabello en el año 1730, pues fue en ese momento que se estableció que la Real Compañía Guipuzcoana podía despachar dos barcos por año, equipados con cualquier tipo de cargamento, incluso podían ser equipados para la guerra. Al llegar a tierras Venezolanas, bien sea en la Guaira o en Puerto Cabello, éstos barcos podían comerciar con el resto de la provincia; además de esa asignación; los barcos provenientes de España tenían la

tarea de monitorear la ciudad, con el fin de que embarcaciones contrabandistas no ingresaran al puerto.

Entre esos buques que llegaban a Puerto Cabello, ingresaron una gran cantidad de ingenieros, albañiles, carpinteros y obreros que comenzaron de inmediato a trazar las calles, a construir acueductos, fortificaciones y todo lo necesario para levantar la ciudad. El director de este emprendimiento no fue otro sino el ingeniero Juan Amador Courte.

En 1732 comenzaron los trabajos de construcción del Castillo San Felipe (actual Castillo Libertador) que culminaron en 1741, y tenía como función proteger a la ciudad de posibles ataques navales, proteger al pueblo y a toda la actividad mercantil.

Posteriormente en 1766, se construyó el Fortín Solano por orden expresa del Gobernador y Capitán General de Venezuela Don José Solano y Bote, en la zona llamada Cresta del Vigía. La importancia estratégica que la compañía Guipuzcoana dio a la ciudad, obligó a hacer de Puerto Cabello una fortaleza, razón por la cual creció siempre dentro de murallas y rodeada de fortificaciones militares, que protegían al puerto y a sus pobladores de los ataques de los corsarios que surcaban el Mar Caribe en busca de botines. Puerto Cabello fue el último reducto de españoles en Venezuela, cuando el 10 de noviembre de 1823, fue arriada la bandera española en el Castillo San Felipe.

Es importante señalar que la creación de la Compañía Guipuzcoana, permitió a Puerto Cabello formarse y crecer como ciudad, pues para el año 1730, se comenzaron a trazar las primeras calles, se levantaron las primeras construcciones, se crearon acueductos y todo lo necesario para levantar formalmente a la ciudad de Puerto Cabello. Dos o tres años más tarde la ciudad comenzó a poblarse; valiéndose de las actividades comerciales y de exportación, las cuales eran dominadas por la Compañía Guipuzcoana; pero

cuando ésta desaparece en el año 1785, la actividad naviera en la ciudad ya estaba encaminada, pues en ese mismo año Puerto Cabello era el número uno en las relaciones con España y el Caribe, debido a la cantidad de embarcaciones que recibía y exportaba por día.

Con la guerra de independencia, la ciudad pierde construcciones y habitantes, y en consecuencia queda parcialmente destruida, sin embargo a partir del año 1874, el presidente encargado para el momento Antonio Guzmán Blanco, ordena la creación de un faro, además del rescate de las instalaciones del muelle. En las últimas décadas del siglo XIX, se construye el Puerto de Puerto Cabello y a partir del año 1930 el municipio comienza a expandir su territorio con la construcción de nuevos silos y nuevas instalaciones, con el fin de incrementar las exportaciones. Para 1990 se instala el Instituto del Puerto Autónomo de Puerto Cabello (IPAPC), el cual se encarga de descentralizar y superar grandes pérdidas que se enfrentaban para el momento.

En relación a todo esto, podría decirse que la actividad portuaria se ha desarrollado desde siempre en la ciudad, es algo que desde tiempos remotos se ha practicado en la zona, según el autor García (2000), en los diversos países tanto desarrollados como en vías de desarrollo se considera a los puertos como entidades ligadas a la economía nacional; tan vitales, tan estratégicos para el país que se estiman deben estar sometidas al control público directo (p. 55).

De maneras diferentes se entiende que el intercambio comercial produce las herramientas necesarias para el desarrollo armonioso de una nación, pues en esas embarcaciones no solo se exportan materias primas propias del estado, sino que también ingresaban al país todo lo necesario para que éste pueda funcionar normalmente como el resto de los mismos.

Posteriormente, con la contenedorización en las instalaciones del puerto, a lo que Leal (2009) expresa que está alcanzando lentamente una etapa de madurez en muchas partes del mundo (p.42), en la industria marítima esto implicaría nuevos servicios y nuevas rutas para alcanzar la nueva cobertura geográfica de esta tecnología, en tanto que la industria portuaria y el nuevo escenario estimularía la emergencia de nuevos terminales y puertos en regiones lejanas de las principales rutas este – oeste que unen los principales mercados del mundo.

De acuerdo con Notteboom y Rodríguez (2008) el mercado de contenedores estaría alcanzando para el año 2015 una etapa de madurez en las principales regiones industrializadas (p.61), en el caso de Puerto Cabello, las expectativas se hicieron notar; debido a que las diferentes instituciones creadas para atender las embarcaciones no siempre funcionaron correctamente; a pesar de sus constantes remodelaciones el principal instituto creado en 1990 destinado al desarrollo de embarcaciones, presentó problemas económicos y en consecuencia, se aplicaron las normativas correspondientes, y en consecuencia en el año 2009, el IPAPC paso a ser Bolivariana de Puertos S.A., donde mediante un acuerdo, se autoriza la reversión inmediata al Poder Ejecutivo Nacional, por Órgano del Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Vivienda, de los bienes que conforman la infraestructura portuaria.

Debido a los incesantes cambios que ha recibido el puerto de Puerto Cabello y los que aún sigue recibiendo, y por lo antes expuesto; la presente investigación se propone realizar un estudio sobre la evolución y el desarrollo que ha presentado la actividad portuaria en municipio Puerto Cabello

1.2 Objetivos de la Investigación

1.2.1. Objetivo General

Analizar la evolución y desarrollo de la actividad portuaria, en el municipio Puerto Cabello; desde la creación de la Compañía Guipuzcoana, hasta la actualidad.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Sintetizar la cronología de la evolución y el desarrollo de la actividad portuaria desarrollada en el Municipio Puerto Cabello, desde la creación de la Compañía Guipuzcoana, hasta la actualidad.
- Describir el desarrollo de la actividad portuaria en Municipio Puerto Cabello, desde la creación de la Compañía Guipuzcoana, hasta la actualidad.
- Determinar las consecuencias de la actividad portuaria en el Municipio Puerto Cabello, desde la creación de la Compañía Guipuzcoana, hasta la actualidad.

1.3 Justificación

Es de suma importancia conocer la historia local del municipio Puerto Cabello, en cuyas inmediaciones se halla el segundo puerto marítimo más importante y de mayor valor económico del país (después del puerto de La Guaira) debido a su gran actividad de importación de materias primas para el sector industrial Venezolano, pero este desarrollo económico no siempre fue así; y es que la evolución del puerto de Puerto Cabello aumento cuando el Presidente encargado para el momento Hugo Chávez, autorizara la reversión de lo que en el pasado fue el Instituto del Puerto Autónomo de Puerto Cabello (IPAPC), al Poder Ejecutivo Nacional, dando paso a la creación de Bolivariana de Puertos, institución que sumo cabios importantes al cotidiano desarrollo de la gestión portuaria desde su apertura.

Desde el punto de vista académico, esta investigación contribuirá al conocimiento científico y servirá de apoyo documental a todos los estudiantes y personas que deseen investigar en materia portuaria.

Desde el punto de vista socio – económico, político e institucional, será de gran utilidad para todas aquellas personas que deseen conocer sobre el origen del tema portuario, sobre como llevo este término al país y a la ciudad, alimentando así la cultura popular e identidad nacional de cada una de aquellas personas que deseen indagar.

Como futuro docente de la mención Ciencias Sociales, es relevante conocer como ha sido la evolución del puerto del municipio Puerto Cabello, ya que este es considerado por los habitantes del lugar como la principal fuente de ingresos de la localidad, hecho que amerita que se conozca más sobre el lugar donde se desenvuelven laboralmente cientos de personas además de indagar sobre el desarrollo de las actividades portuarias realizadas en la zona, puesto que es allí, dentro del puerto donde se dan los grandes intercambios comerciales.

CAPITULO II

MARCO TEORICO REFERENCIAL

2.1 Antecedentes de la Investigación

Los antecedentes son todos aquellos trabajos de investigación que se han realizado anteriormente, y son una referencia para el presente estudio. Como expresa Sabino (1994: 63), “los antecedentes deben ser apenas los indispensables para situarnos en el problema”.

A continuación, se muestran las diversas investigaciones que sirvieron de apoyo para conocer más sobre la temática portuaria, y llevar a cabo la presente investigación.

Coca y Compés (2003), en su investigación titulada: *Evaluación de los Principales Puertos de América del Sur*, persiguió como objetivo analizar el funcionamiento de la cadena logístico – portuaria en los países de América del Sur, considerando esta cadena y su competitividad en una doble dimensión: la primera como instrumento al servicio del comercio; y la segunda como fin en sí mismo, en el que el puerto se convierte en un centro de prestación de servicios que genera un alto valor en términos de producción y empleo en el área que está ubicado.

En cuanto la metodología empleada por los autores, ésta se sustentó en dos instrumentos complementarios: el primero consistió en entrevistas

personales con clientes representativos, prestadores de servicios e instituciones claves del puerto; y el segundo en opinión del miembro del equipo de la UPV que ha visitado el puerto después de haber realizado las entrevistas y visitado las instalaciones.

Los autores concluyen su investigación afirmando que los puertos de América del Sur han completado con éxito la primera y la más importante generación de reformas portuarias de su historia reciente, al pasar de un modelo público puro de propiedad, control y gestión de la infraestructura y los servicios; a un modelo mixto donde la propiedad y el control están en manos del sector público y la gestión y prestación de servicios del privado.

En esta investigación los autores elaboraron una exhaustiva investigación sobre el desarrollo del sistema portuario venezolano desde el año 1991 cuando se aprobó la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencias de Competencias del Poder Público, bajo la vigencia de la Constitución de 1961. Esta descentralización consistió en la transferencia de los puertos públicos de uso comercial a los gobiernos de los estados con puertos en su territorio y acarreó la liquidación del Instituto Nacional de Puertos, el cual venía administrando el sistema portuario venezolano desde el año 1975. En esta investigación se puede obtener más información acerca de la evolución del sistema portuario venezolano, aspecto que es necesario para abordar la investigación.

González y Trujillo (2005), y su trabajo de investigación titulado: *La Medición de la Eficiencia en el Sector Portuario: Revisión de la Evidencia Empírica*, se basaron en profundizar en el conocimiento del sector portuario a través de un análisis sistemático de los estudios que evalúan la eficiencia en este sector.

Para lograr dicho objetivo los autores realizaron una revisión de literatura sobre medidas de eficiencia aplicadas al sector portuario, lo que se

basaría en una investigación de tipo documental. Los autores de esta investigación, llegaron a la conclusión de que los puertos son organizaciones complejas donde se dan cita operadores que desarrollan actividades de diversa naturaleza, tienen objetivos diferentes y están sujetos a niveles de competencias y regulación dispares. Por ello no es conveniente analizar el puerto globalmente sino que es preferible centrar el estudio en una actividad concreta que debe estar claramente especificada.

Granda (2005), en su trabajo de investigación: *Ciudades Puerto en la Economía Globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios*, señala como objetivo de la investigación analizar los espacios de la organización de la actividad portuaria resultante de la dispersión espacial e integración global de la actividad económica en las ciudades puerto.

La metodología empleada fue la investigación de carácter explicativa, en la cual el autor intentó articular una serie de preguntas y respuesta que el tema suscita en un marco interpretativo general, a partir del cual fuese posible deducir hipótesis explicativas, referidas al impacto de la globalización en las ciudades puerto. Como conclusión de la investigación; el autor afirma que en el contexto actual de liberalización de los mercados mundiales y la conformación de una geografía de bloques económicos, los puertos compiten por incrementar los volúmenes y los flujos de carga desde y hacia sus regiones geográficas como una manera de insertarse en dichas redes; lo que ocasiona un acelerado incremento en el desarrollo del puerto, y más aún en su eficacia.

Con relación a la investigación de Granda; ésta muestra las estrategias que deben utilizar las ciudades Puerto para integrarse a la red de mercados, y conseguir así la eficacia que persigue; además de lograr un acelerado desarrollo en materia portuaria, sin importar las inversiones portuarias que se tengan que realizar para enfrentar la competencia

interportuaria y su integración en las redes de producción. Todo ese proceso, persigue dos propósitos; el primero: es modificar los flujos comerciales, pues la mejora de los puertos podría contribuir a revertir las desventajas geográficas (la cual en el caso de Puerto Cabello éste no tiene ningún problema, pues goza de una excelente y privilegiada ubicación) y promover el comercio nacional; y el segundo propósito sería la generación de ingresos con el suministro de servicios portuarios y la explotación de estos servicios.

Contreras (2009) en su investigación titulada *El Sistema Portuario Nacional sus Efectos en el Desarrollo Integral*, propuso como objetivo fundamental definir los efectos del Sistema Portuario Nacional Venezolano, además de formular estrategias para la consolidación de un Sistema Portuario Nacional que contribuya al desarrollo integral de la Nación. La metodología empleada por el autor en la antes mencionada investigación, consistió en un diagnóstico del sistema portuario a través de la investigación de campo a través de entrevistas a expertos que ocupan cargos dentro de los organismos rectores de esta actividad; identificando los efectos sobre el desarrollo, luego basados en la aplicación de las técnicas de la planificación estratégica, se definieron las estrategias para compensar los efectos y potenciar el desarrollo.

El autor finalizó su investigación concluyendo que las actividades portuarias desarrolladas en Venezuela son muy importantes ya que fomentan el equilibrio territorial, contribuyen con el desarrollo económico de la nación ya que generan una proporción importante de fuente de empleo (alrededor del 22%) y sirven como instrumento de política económica de una nación, para coadyuvar a través del movimiento de personas y mercancías, al desarrollo económico y social de la nación. Pero el autor también señala en su investigación, efectos negativos que produce la actividad portuaria como lo son el congestionamiento vial, deterioro de la infraestructura, generación

de residuos y competencias entre la ciudad y el puerto por lograr captación de recursos y los nuevos territorios.

En esta investigación el autor expone cómo ha evolucionado en Venezuela la gestión de los puertos en los últimos 60 años, además el puerto de Puerto Cabello cumple un papel importante en el sistema portuario nacional pues éste garantiza un servicio portuario de calidad, garantizando la organización y modernizando la infraestructura. Es relevante ya que aporta diferentes términos y definiciones sobre el tema portuario, y un estudio profundo sobre el desarrollo del puerto de Puerto Cabello.

Leal, Notteboom y Sánchez (2009), en su trabajo de investigación titulado: *La Distribución Espacial de la Actividad Portuaria: Notas Teóricas y Metodológicas para su Modelación e Investigación*, realizaron como objetivo proponer un modelo de desarrollo portuario que permita lidiar con las actuales características del escenario competitivo global de la industria portuaria, y en donde los modelos tradicionales presentan limitaciones tanto teóricas como prácticas.

La metodología empleada para realizar la investigación; se basó en una investigación experimental; ya que los autores proponen una metodología cuya futura implementación resultara útil para medir las relaciones causa – efecto entre las variables presentadas en el modelo teórico, relaciones que hasta ahora han sido sometidas a mediciones parciales por los modelos existentes.

Los autores de dicha investigación; concluyeron en su investigación, que el nuevo escenario competitivo que enfrenta la industria portuaria impone severos desafíos a los modelos tradicionales del desarrollo portuario.

2.2 Marco Epistemológico

A continuación se muestran los fundamentos teóricos de la presente investigación:

1. Historia Local o Regional

En cuanto a la definición de Historia Local, Seijas (2012), señala que “la historia político – local ha revestido vital importancia dentro de la historiografía reciente como una forma de comprender y encuadrar de manera más asertiva la historia nacional” (p.17).

Molina (citado en Seijas 2012), expresa que “la historia local debe estar relacionada con la regional y nacional, y su concepto depende de la amplitud de foco que le confiera el historiador, pues este puede ser un barrio, relaciones humanas y patrones residenciales específicos sin caer en lo anecdótico” (p.20).

La historia local comprende el estudio de los municipios, y en este caso se estudió la historia del municipio Puerto Cabello para poder conocer el origen de la actividad portuaria, su evolución y desarrollo. Para analizar el desarrollo de la gestión portuaria, fue necesario conocer el origen de Puerto Cabello, sus inicios como ciudad y como fortaleza.

2. Centralización y Descentralización del Municipio Puerto Cabello

La centralización, a la cual estuvo sometido Puerto Cabello, acabó en los años 90', cuando comenzaron las transferencias de las competencias al Poder Público Nacional, al estado y al municipio; aprobándose en 1991, bajo la Constitución de 1961 la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencias de Competencias del Poder Público Nacional.

Por su parte, Valdés (2009), señala que la centralización “es la restricción de la delegación de la autoridad, manteniéndose esta última en la parte más alta de la estructura organizacional” (p.88).

El municipio, cumpliendo con los lineamientos de la Constitución y demás leyes competentes; desarrolló y sigue desarrollando diversas actividades que puedan contribuir al desarrollo del mismo.

En cuanto a la descentralización, para Liz (2006) ésta consiste en “la transferencia de funciones y la correspondiente facultad de decisión en lo político, económico y administrativo, del centro a la periferia, buscando el desarrollo homogéneo de las regiones, orientando eliminar las desigualdades y desequilibrios existentes en el país” (p.75)

La descentralización se define como una equidad política, financiera y administrativa; puesto que el poder se redistribuye equitativamente en los tres niveles territoriales del gobierno: el nacional, el estatal y el municipal. En el Municipio ésta dio un paso firme en 1991 cuando se crea el Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello.

3. Definiciones de Puerto

Existen diversas definiciones que se adaptan al concepto de puerto, y es que éste es, por extensión, aquel espacio destinado y orientado especialmente al flujo de mercancías, personas, información o simplemente a dar abrigo y seguridad a aquellas embarcaciones o naves encargadas de llevar a cabo dichas tareas.

Dentro de los puertos marítimos se pueden distinguir aquellos orientados a la carga y descarga de contenedores; de mercancías de distinto tipo, especialmente los pesqueros; al depósito de embarcaciones de recreo (puertos deportivos) u otros.

El Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española define a los puertos como:

“el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones

y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros etc.”

La Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos, en su artículo 3 define a los puertos como:

...el conjunto de espacios acuáticos y terrestres naturales o artificiales, e instalaciones fijas y móviles, aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques, que constituye una unidad integral para efectuar operaciones de transferencia de bienes entre buques y tierras u otros modos de transporte, o de embarque y desembarque de personas.

El puerto, viene a ser entonces el conjunto de espacios tanto terrestres como acuáticos, en cuyas instalaciones se desarrollan actividades e tipo portuario como lo son el intercambio de personas, mercancías u otros objetos que pueden ser trasladados dentro de las instalaciones de un buque.

4. Clasificación de los Puertos

La Ley General de Puertos, en sus artículos 13, 14 y 15, clasifica a los puertos en cuatro categorías estas son:

- Según su propiedad: estos pueden ser públicos o privados. Los puertos públicos son aquellos cuyas instalaciones son propiedad de la República, mientras que los puertos privados son aquellos cuyas instalaciones son propiedad de particulares.
- Según su destinación: éstos se clasifican en puertos de uso público y de uso privado. Los puertos de uso público son aquellos que prestan sus servicios a cualquier usuario, y los puertos de uso privado son aquellos que prestan sus servicios a cualquier usuario.
- Según su función: pueden ser comerciales, pesqueros, deportivos, militares y de investigación científica.

- Según su interés: estos pueden ser de interés general o de interés local.

La Guía para el Control y Prevención de la Contaminación en el Rubro Actividades Portuarias, clasifica a los puertos en cuatro categorías:

- Puertos Comerciales: corresponde al conjunto de elementos físicos (obras y equipamientos) y de actividades que, localizadas en puntos del borde costero (marítimo, fluvial o lacustre), permite realizar operaciones de transferencia, porteo y almacenamiento de cargas de distinta naturaleza. Los puertos comerciales pueden ser especializados o multipropósito.
- Puertos Militares (bases navales): es el conjunto de elementos físicos y actividades diseñados para facilitar operaciones de defensa.
- Puertos de Recreación o Deportivos: pertenece al conjunto de obras para el desarrollo de actividades deportivas.
- Puertos Pesqueros (caletas, terminales): son los puertos destinados a actividades de carga y descarga de productos de la actividad pesquera, ya sea de tipo industrial o artesanal.

El puerto de Puerto Cabello, de acuerdo a las siguientes clasificaciones; es de propiedad pública, de uso público y con función comercial; pues en él se realizan operaciones de transferencia, almacenamientos de todo tipo de cargamento y atraque y desatraque de buques.

5. Función de los Puertos

Los puertos comprenden diferentes funciones, pues estos constituyen una puerta para el ingreso de personas y materiales necesarios para el desarrollo de un país.

Para Contreras (2009); la función de los puertos es contribuir con el desarrollo de la región bajo su influencia con los bajos costos de su operación (p.17), permitiendo la generación de empleos y consolidando la relación con la ciudad donde se ubica.

Al respecto Sabatino (2001) afirma que, los puertos constituyen un importante elemento dentro de la cadena de transporte. Ellos pueden influenciar de manera significativa el costo final de un producto, y América Latina no ha permanecido ajena a esta corriente de transformaciones, especialmente el Puerto de Puerto Cabello, el cual ha pasado por una serie de remodelaciones para convertirse en un Puerto de Tercera Generación (según la clasificación de las Naciones Unidas).

Cabe destacar que es la efectiva comercialización de un puerto lo que determina el éxito del mismo; y no la privatización de los servicios portuarios. En el caso del puerto de Puerto Cabello, éste ha estado sometido a un amplio proyecto de modernización el cual se estima esté terminado para el año 2015 según el actual Alcalde de la ciudad, Rafael Lacava. Concluido el proyecto, el puerto contará con un nuevo terminal, el cual estará repleto de maquinarias adecuadas y actualizadas para realizar una gestión de calidad y responder las demandas, además se estará operando con un sistema moderno para la administración del nuevo terminal, y la realización de cursos de capacitación para los operadores del nuevo sistema portuario.

Por otra parte; se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

6. Sistema Portuario Nacional

Al respecto, la Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos en su título II “De los Ejercicios de las Competencias del Poder Público en Materia Portuaria”, Capítulo I “Del Sistema Portuario Nacional”, señala:

Artículo 15: se entiende por Sistema portuario Nacional el conjunto de puertos y construcciones de tipo portuario público y privado, marítimo, lacustre y fluvial, que permiten la movilización y el intercambio de personas o mercancías entre los distintos modos de transporte.

Artículo 16: el Sistema Portuario Nacional estará organizado de tal forma que propicie la actividad eficiente de todos los puertos en el territorio de la Republica, para su conexión con los sistemas generales de transporte y el mejor aprovechamiento de espacio portuario nacional, de forma que se garantice la continuidad en la ejecución de las obras portuarias y que la actividad portuaria se oriente en función de los objetivos nacionales.

De acuerdo con los artículos anteriores, se puede decir entonces que el Sistema portuario nacional comprende aquellos espacios y construcciones que permiten el movimiento de mercancías y personas a través de los diferentes modos de transporte, y está organizado en función de garantizar eficiencia de las actividades desarrolladas en los puertos.

Por otra parte, para González (2009), la función del Sistema Portuario Nacional es “resolver las restricciones de la conexión extra o inter puerto, que permiten mejorar las cadenas de transporte, logrando así la coordinación de las autoridades” (p 52). Este Sistema debe buscar mejorar la eficiencia de las operaciones portuarias, para obtener la participación de un capital social que mejore la conectividad entre puertos.

7. Servicios Portuarios

Peña (2006: 38), en su conferencia en el IV Congreso sobre Derecho Marítimo cita a la Comunidad Europea para señalar la definición de servicio portuario la cual expresa

...”los servicios portuarios son aquellos servicios técnicos náuticos de practicaje, remolque y amarre; todas las operaciones de manipulación de carga (incluidas carga y descarga, estiba, transbordo y otras operaciones de transporte interportuario) y los servicios de pasajeros (incluidos embarco y desembarco); dichos servicios se prestan en el interior de una zona portuaria o vía navegable de acceso y salida de un puerto o sistema portuario...”

Para Huamani, los servicios portuarios comprenden:

- El Manipuleo del contenedor vacío.
- El transporte del contenedor vacío.
- Llenado del contenedor.
- Manipuleo del contenedor lleno en zonas de almacenamiento del terminal portuario.
- Manipuleo del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extra – portuario.
- Transferencia del contenedor lleno.
- Embarque/descarga vía zonas de almacenamiento del terminal.
- Embarque/estiba del contenedor lleno en el buque.

Los servicios portuarios en el puerto de Puerto Cabello, son prestados por numerosas empresas, cada una de ellas cumple una función diferente y son de gran importancia para que el contenedor no presente problemas a la hora de ser exportado.

2.3 Marco Legal

La normativa legal de la presente investigación, está fundamentada en las siguientes leyes:

- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela
- Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos
- Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos

Primeramente se consultó como base legal, a la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en el Título II, Capítulo I “Del Territorio y demás Espacios Geográficos” en los siguientes artículos:

Artículo 10: el territorio y demás espacios geográficos de la Republica son los que correspondían a la Capitanía General de Venezuela antes de la transformación política iniciada el 19 de abril de 1810, con las modificaciones resultantes de los tratados laudos arbitrales no viciados de nulidad.

El espacio geográfico que alberga al puerto de Puerto Cabello corresponde a la Republica, puesto que este puerto se originó de manera natural en las costas del municipio, en el extremo norte del estado Carabobo, donde comienza el Golfo Triste. Este puerto es considerado el más importante del país debido a su ubicación estratégica, la cual permite la entada y salida de embarcaciones de gran tamaño y el albergue de las mismas.

Artículo 15: el estado tiene la responsabilidad de establecer una política integral en los espacios fronterizos terrestres, insulares y marítimos, preservando la integridad territorial, la soberanía, la seguridad, la defensa, la identidad nacional, la diversidad y el ambiente, de acuerdo con el desarrollo cultural, económico, social y la integración.

Este artículo expresa lo que anteriormente se ha estudiado, y es la descentralización que se dio en el año 1991, cuando se creó el IPAPC, en esa acción; el estado aprobó que el municipio también participara en la gestión del puerto; así como las personas que conformaban el instituto.; todo esto bajo los lineamientos de la Constitución y las leyes pertinentes.

En cuanto a la revisión de la Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos, se enmarcó dentro de la investigación los siguientes artículos:

Artículo 3: se entiende por puerto, el conjunto de espacios acuáticos y terrestres naturales o artificiales, e instalaciones fijas y móviles, aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques, que constituye una unidad integral para efectuar operaciones de transferencia de bienes entre buques y tierras u otros modos de transporte, o de embarque y desembarque de personas.

El puerto constituye todos aquellos espacios acuáticos y terrestres en los que se desarrollan operaciones de tipo portuario, como lo son el atraque y desatraque de las embarcaciones, el almacenamiento de los mismos y por supuesto; el de los contenedores. En el puerto de Puerto Cabello, se dan operaciones portuarias de todo tipo, almacenamiento, transporte, embarque, desembarque entre otros.

Artículo 4: se entiende por construcción de tipo portuario los atracaderos, embarcaderos y otras instalaciones de igual naturaleza aptas para el atraque, desatraque y estadía de cualquier embarcación, o para la transferencia de personas o bienes entre dichas embarcaciones y tierra, que sin reunir las condiciones necesarias para ser considerada puertos, en términos de esta Ley y sin formar parte de un puerto, representan un interés local o comunitario, o el interés privado de su propietario, y estarán sometidos a los reglamentos que establezca la Autoridad Portuaria, en los términos de esta ley.

Este artículo expresa los espacios destinados a las operaciones portuarias, entre ellos los atracaderos y embarcaderos, además de aquellos espacios en los que se pueden realizar cualquier tipo de actividad de tipo portuario, todo bajo los lineamientos de las normas y leyes correspondientes.

Artículo 10: se entiende por espacio portuario nacional, aquella porción del territorio de la República donde se encuentran emplazados los puertos existentes, incluyendo sus zonas de expansión; así como aquellas que, según estudios técnicos autorizados sean aptas para la construcción de nuevos puertos. Dicho espacio comprende además, a los fines de la planificación portuaria nacional, aquellas porciones del territorio aptas para el desarrollo económico, susceptibles de ser servidas a los fines del comercio nacional o internacional, por un puerto determinado existente o proyectado.

Este artículo muestra aquellos espacios destinados a la creación de nuevos puertos, a diferencia del artículo 4; este explica que todo espacio donde se encuentre un puerto, podrá ser utilizado para expandir el mismo, o para realizar otras actividades también de tipo portuario como por ejemplo la creación de una institución o agentes navieros.

En cuanto a la Ley de los Espacios Acuáticos, los artículos consultados son los siguientes:

Artículo 2: la finalidad del presente Decreto con Rango Valor y Fuerza de la Ley Orgánica, es preservar y garantizar el mejor uso de los espacios acuáticos, insulares y portuarios, de acuerdo a sus potencialidades y a las líneas generales definidas por la planificación centralizada.

Dentro de esta ley se enmarca todo lo concerniente a los espacios acuáticos como por ejemplo las políticas acuáticas, las actividades prohibidas

y las condiciones de los buques de guerra para navegar aguas territoriales venezolanas. Entre esos espacios se encuentra el mar territorial, la zona económica exclusiva, la zona contigua, la plataforma continental, la zona más allá de la Jurisdicción Nacional, el espacio insular y aquellos espacios correspondientes al patrimonio cultural y arqueológico subacuático.

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

La presente investigación es un Diseño Documental; ya que se basó en el análisis e interpretación de datos, provenientes de fuentes tanto primarias como secundarias, con el fin de profundizar y ampliar los conocimientos en materia portuaria tales como lo son Servicios Portuarios, Desarrollo Portuario y los diferentes términos relacionados con el Puerto de Puerto Cabello; también se describieron fenómenos que acontecieron en el pasado, como lo es el origen de la actividad portuaria en la ciudad de Puerto Cabello, su evolución y desarrollo; todo esto basándose en fuentes históricas y documentales.

Al respecto Finol (1996), define como investigación documental “el proceso de búsqueda y tratamiento de información generada a partir de los estudios hechos sobre un particular, que se han venido acumulando en el transcurso de la historia de la humanidad y que se presentan bajo las más diversas modalidades, que la hacen más interesante” (p.43).

La presente investigación es de Tipo Descriptivo, Camacho (2003) (citando a Arias 2009) señala “que la investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno o grupo con el fin de establecer su estructura o comportamiento” (p.75), en ésta investigación se describe la

evolución y el desarrollo de la actividad portuaria, en el municipio Puerto Cabello.

CAPITULO IV

EL MUNICIPIO PUERTO CABELLO

1. Historia del Municipio Puerto Cabello

1.1 Origen

Puerto Cabello es una ciudad venezolana, capital del municipio Puerto Cabello del Estado Carabobo; el cual fue elevado a ciudad por el Gobierno Republicano el 5 de agosto de 1811; según Alcalá (2009), a partir de entonces tuvo su Cabildo y un diputado al Congreso. En las inmediaciones se halla inmerso el segundo puerto marítimo más importante e influyente de Venezuela (después del puerto de La Guaira) debido a que en sus instalaciones se ejecutan grandes actividades económicas relacionadas a la importación y exportación de mercancías.

Puerto Cabello posee una ubicación estratégica frente al mar, la cual permitió la llegada de embarcaciones internacionales que contribuyeron al crecimiento de la población, la que hacen de hoy en día la ciudad de Puerto Cabello.

El origen de Puerto Cabello es muy diferente al de las demás ciudades de Venezuela, puesto que el documento más antiguo donde aparece el nombre de Puerto Cabello se halla inserto en el plano levantado por el Gobernador de la ciudad para el momento: Juan Pimentel, en el año 1578; según el

Diccionario Toponímico del Estado Carabobo, la población en Puerto Cabello nace como una serie de ranchos habitados por contrabandistas extranjeros (Holandeses) que se trasladaron a estas costas en buques españoles y extranjeros para dedicarse al comercio ilícito, lo que indica que no existe una fecha específica de la fundación de la ciudad. En cuanto al origen del nombre de la ciudad, éste tiene tres teorías según diferentes autores:

- Los habitantes de la ciudad de Puerto Cabello aseguran que el origen del nombre se debe a que en el pasado las aguas de las costas eran tan tranquilas y calmadas que los españoles amarraban sus embarcaciones con la hebra de un cabello, de ahí el nombre de la ciudad.
- Para Alcalá (2009) el nombre de la ciudad se debe a un encomendero llamado Juan Bautista Cabello quien estuvo en la ciudad en tiempos de Fray Gonzalo de Angulo a comienzos del año 1600.
- Algunos historiadores, entre ellos Alcalá (2009), sostienen que a mediados del siglo XVI un aventurero y contrabandista, de nombre Andrés Cabello, estableció una base de operaciones en la zona, donde fondeaba sus embarcaciones y almacenaba sus mercancías, dando origen a una pequeña población que con el tiempo tomó su nombre.

1.2 Periodo Prehispánico en Puerto Cabello

El poblamiento del territorio venezolano se debe a la invasión de grupos aborígenes provenientes de Amazonas, las Antillas, América Central y el área de Los Andes a través de oleadas que llegaron a diversas partes del país, insertando sus culturas y estableciéndose en pequeñas tribus que poco a poco fueron creciendo y poblando el continente americano. Según Isaura (2013) las oleadas que llegaron cargadas de aborígenes fueron cinco, asentándose así en las zonas más estratégicas del país; la primera oleada hace 14.000 años, estuvo cargada de aborígenes cazadores y recolectores

de frutas que solo se movilizaban de un lugar a otro en busca de alimentos, no construían viviendas ni se asentaban en un mismo sitio, de ellos no quedaron mayores evidencias. En la segunda oleada producida hace 10.000 años llegaron aborígenes cazadores, pescadores y recolectores de conchas marinas los cuales se localizaron en pequeñas aldeas en el lago de Maracaibo donde construyeron palafitos. En la tercera oleada hace 4.000 años ingresaron desde el sur del continente americano, comunidades arawacas, las cuales se localizaron por todo el territorio Venezolano en pequeñas aldeas. La cuarta oleada integrada por comunidades chibchas se trasladó desde Colombia hacia los Andes venezolanos, se agruparon en pequeñas tribus llamadas Timotos y Cuicas y llegaron a realizar el más avanzado grupo desde el punto de vista cultural.

La quinta y última oleada en ingresar al país según Isaura (2013), estuvo integrada por aborígenes de lengua caribe provenientes de Centroamérica, los cuales se asentaron en las costas venezolanas donde formaron comunidades agrícolas. A través de estas oleadas se fue poblando el país, fundándose así las principales ciudades, como lo es la quinta oleada que se estableció en las costas venezolanas formando pequeñas tribus que dieron paso a grandes ciudades como Puerto Cabello que dada su ubicación frente al mar, permitió la llegada de estos aborígenes que luego se llamarían Caribes de la Costa extendiéndose desde Paria (estado Sucre) hasta Borburata (Carabobo), comunidad que junto a Pataneno, inicio el poblamiento de Puerto Cabello.

En este periodo la ciudad de Puerto Cabello, tenía como habitantes: aborígenes provenientes de Centroamérica y las Antillas, concentrados en pequeñas comunidades agrícolas inicialmente en Borburata, y extendidos luego por el resto de la ciudad. Por otra parte; la actividad económica desarrollada en esta época, para Isaura (2013) correspondía a la agricultura, la recolección, la caza y la pesca. También desarrollaron actividades como la

cestería, el tejido y la alfarería, ocuparon el territorio entre el año 1.000 A.C. y la llegada de los españoles.

1.3 Periodo Colonial en Puerto Cabello

Desde mediados del siglo XVI hasta finalizar la época colonial la ciudad sufrió continuos ataques por parte de piratas, filibusteros, corsarios y hasta armadas de potencias enemigas provenientes de España. Pero fue durante la época colonial que la ciudad se convirtió en un punto importante para el comercio con el exterior, pues durante esa época se creó la Real Compañía Guipuzcoana bajo la dirección del vasco Don Pedro Joseph de Olavarriaga y del ingeniero militar, de origen suizo, Don Juan Amador Courten, específicamente en el año 1728, con el objetivo de controlar el contrabando y consolidar el monopolio comercial, ya que desde sus instalaciones salía el café, el cacao y el algodón.

Poco después de la instalación de la compañía, llegan a Puerto Cabello, en el año 1730 las primeras embarcaciones de la Compañía Guipuzcoana, cargadas de ingenieros, albañiles y todo lo necesario para hacer de este puerto una ciudad. A partir de esa fecha se realizaron las construcciones más importantes de la ciudad, como lo son el Castillo San Felipe (actual Castillo Libertador) culminado en el año 1741, y el Fortín Solano, culminado en el año 1766, ambos construidos con el fin de proteger a la ciudad y al puerto de posibles ataques navales.

Con la Compañía Guipuzcoana ya instalada en Puerto Cabello para dedicarse a los intercambios comerciales, la economía de la ciudad se ve altamente influenciada según Dao (1985) pues durante la colonia, la fuente de ingresos se basó en la explotación de metales preciosos muy escasos en las costas como lo es el oro y la plata, ya extintos estos recursos se comercializó con el cacao, café y algunos rubros que se desarrollaban en la zona. Los habitantes de la ciudad para ésta época eran una mezcla entre

españoles, holandeses y extranjeros que desembarcaron en las costas y se asentaron allí, como actividad económica se dedicaban al intercambio de mercancías con embarcaciones extranjeras, la mayoría trabajaba para la compañía Guipuzcoana cultivando los principales productos de exportación. En cuanto a la vialidad de la ciudad para la época, ésta contaba con calles estrechas hechas de piedras, las casas aunque eran muy pocas para el momento, estaban construidas con barro y piedras, para el año 1773 la ciudad contaba con 467 casas y 2.050 habitantes aproximadamente, según Alcalá (2009).

1.4 Periodo Post Independentista en Puerto Cabello

Según el Diccionario Toponímico del Estado Carabobo (segunda edición), para el 21 de Abril de 1810 Puerto Cabello se adhiere a la causa republicana: por su aporte en la derrota de la insurrección realista de Valencia, y un año más tarde el 5 de Agosto de 1811, se le concede el título de ciudad, por parte del Ejecutivo Nacional, bajo el nombre de San Juan Bautista de Puerto Cabello, antes de esa fecha había ostentado el rango de diputación y tenientazgo dependiente de la ciudad de Valencia.

El 4 de Mayo de 1812 el Cabildo recibe al Coronel Simón Bolívar como comandante político y militar; el 30 de Junio de ese año los realistas prisioneros en el castillo San Felipe se sublevan al mando del Alférez Francisco Fernández Vinoni, apresan a la guarnición y baten la ciudad y el puerto con los cañones del fuerte. Vuelan al bergantín patriota Argos y rinden la plaza además de dos goletas y una lancha cañonera que se encontraban en la rada del puerto, éste duro golpe que terminó cuando Francisco de Miranda se vio en la obligación de firmar la Capitulación en San Mateo, el 25 de julio de 1812, poniendo fin a la Primera República. Miranda es hecho prisionero y encarcelado en el Castillo San Felipe antes de ser enviado a Cádiz. La plaza en consecuencia permanece en manos realistas, según el

Diccionario Toponímico del estado Carabobo, no es sino hasta finales del mismo año, cuando Manuel Piar establece el bloqueo marítimo de Puerto Cabello, en combinación con el sitio terrestre impuesto por el Libertador Simón Bolívar que recupera la plaza fuerte para los patriotas consolidando la Segunda República, tras 11 años en manos de los realistas

Sin embargo, en el año 1814 ante el avance de las huestes de José Tomas Boves, Puerto Cabello cae en manos de los realistas precipitando el final de la Segunda República. En 1815 la flota española al mando del General Pablo Morillo hace escala en Puerto Cabello para embarcar provisiones y reclutar efectivos que serían utilizados en el asedio a Cartagena de Indias.

Luego de la batalla de Carabobo en 1821, el batallón realista Valencey se refugió en Puerto Cabello, siendo el único reducto español en territorio venezolano bajo el gobierno realista del Capitán General Miguel de la Torre. Ya para 1822 el mariscal de campo Francisco Tomás Morales asume la Capitanía General de Venezuela en Puerto Cabello tras el traslado de Miguel de la Torre a Puerto Rico. Tan pronto asumió el mando, Morales reinició operaciones destinadas a recuperar el territorio perdido por el ejército español y tratar de restablecer la autoridad del Rey de España. En ese mismo año, Morales emprendió un ataque contra las fuerzas republicanas, pero fue derrotado por Páez, en la Sabana de la Guardia. Tras la derrota, Morales retornó a Puerto Cabello e inició las operaciones de lo que se conoce como "campaña de Occidente". En dicha campaña, Morales logró el éxito en un primer momento, al obtener el control de Maracaibo y todo el Zulia. No obstante, las operaciones desarrolladas entre diciembre de 1822 y enero de 1823 fracasaron, habiendo agotado todos sus recursos logísticos. A partir del 3 de agosto de 1823 y como consecuencia de la capitulación de Morales ante los republicanos en Maracaibo, el Brigadier Sebastián de la Calzada quedó como último comandante en jefe, cargo que desempeñó en

Puerto Cabello hasta la capitulación de sus fuerzas ante el general José Antonio Páez, quien con sus lanceros a caballo lograron sellar definitivamente la independencia de Venezuela al rendirse el último bastión de la corona española en Venezuela. A este episodio histórico se le conoce como La Toma de Puerto Cabello y se conmemora anualmente el 8 de noviembre.

Al finalizar el año 1826, Bolívar llega por última vez a Puerto Cabello, allí, por decreto perdona la disidencia de Páez y mantiene, según Alcalá (2009), la unidad de la Gran Colombia.

Durante la Guerra Federal Puerto Cabello casi queda desierta, en 1863 fue sitiada, año en que murió el General Bartolomé Salom en su casa en San Esteban. El 6 de agosto 1868, durante la Revolución de Los Azules, el General Manuel Ezequiel Bruzual (1830-1868), toma Puerto Cabello y la declara como capital de la República, pero es vencido el 14 de agosto por el Gobierno y las tropas de José Ruperto Monagas, herido va a Curazao, donde muere al día siguiente.

El resto del siglo XIX transcurre para Puerto Cabello inmiscuido en la inestabilidad política de la República. En 1898 se inaugura el Teatro Municipal en el cual han actuado grandes artistas como Antonio Vico, Ana Pavlova, Augusto Brandt y Carlos Gardel entre otros.

1.5 Siglos XX y XXI en Puerto Cabello

Para inicios del siglo XX, en Puerto Cabello se suscitan una serie de acontecimientos por parte de extranjeros, los cuales comienzan entre fines de 1902 y principios de 1903 cuando las marinas de guerra del Imperio Británico, el Imperio Alemán y el Reino de Italia bloquearon las costas y puertos de Venezuela exigiendo el pago inmediato de las deudas contraídas por Venezuela a las compañías de sus connacionales. El acorazado inglés

Charybdis y el crucero alemán Vineta bombardean los fuertes de Puerto Cabello

Por otra parte en el año 1939 cuando estalla la Segunda Guerra Mundial los barcos mercantes pertenecientes a los países del eje nazi, eran acosados por barcos ingleses y franceses, les era imposible regresar a sus países de origen por el bloqueo aliado. En 1940 seis barcos de bandera italiana y uno de bandera alemana pidieron refugio al gobierno de Venezuela dada su condición de país neutral "relativo". Venezuela les concedió el refugio y las siete embarcaciones se alojaron en la bahía de Puerto Cabello.

No obstante, en junio del año 1962, la ciudad es escenario de la lucha entre las tropas del Presidente Rómulo Betancourt y las fuerzas sublevadas de la base naval, este hecho hizo de Puerto Cabello un campo de batalla llamado El Porteñazo. Al día siguiente el Ministro de Relaciones Exteriores, el Dr. Loreto Arismendi, el anuncio que la Fuerza Armada había puesto fin a la rebelión, la cual dejó un saldo de más de 400 muertos y 700 heridos. Tres días después, luego de ser capturados los jefes del alzamiento, cae el último reducto de los insurrectos, en el Fortín Solano

2. División Político Territorial del Municipio Puerto Cabello

El municipio Puerto Cabello, ubicado al norte de las costas del Estado Carabobo abarca unos 729 km² de superficie, con una población estimada de 181.905 hab según censo 2011, y una densidad de 0,25 hab/km², limita al norte con el Mar Caribe; desde la boca del rio Sanchon hasta la punta de Cambiadores, por el sur con los municipios Naguanagua, San Diego y Guacara, por el este con el Estado Aragua por la línea ya determinada como fronteriza y por el oeste con el municipio Juan José Mora. Posee una ubicación geográfica estratégica, pues ésta ciudad se encuentra frente al mar lo que permite la entrada y salida de grandes embarcaciones con distintos objetivos.

La ciudad posee una geografía en la que se distinguen dos zonas, la región montañosa en la Cordillera de la Costa, donde las elevaciones superan los 1.000 metros, hasta el pico Villalonga que alcanza los 1.830 metros, en esta zona existen precipitaciones de hasta 1500mm anual, y la región costera o litoral donde las precipitaciones anuales promedio son menores de 900 mm.

El Municipio Autónomo de Puerto Cabello, es uno de los 14 municipios que forman el estado Carabobo, posee 6 parroquias Urbanas que son: Bartolomé Salóm, Democracia, Fraternidad, Goagoaza, Juan José Flores y Unión, con un total de 27.683 habitantes, y 2 parroquias Rurales que son Borburata y Patanemo con 1.500 habitantes, lo que suma 8 parroquias con un total de 29.183 viviendas y 181.905 habitantes, según censo 2011.

Debido a la poca altura de la ciudad de Puerto Cabello, en ella el clima es cálido y la temperatura oscila entre una mínima de 23 'C. media anual y 30 'C. máxima media anual, lo que corresponde a una temperatura media anual de 27 'C. Los vientos reinantes en la zona son casi siempre los del sur hacia el oeste, la vegetación en cambio resulta muy variada debido a la poca extensión territorial.

3. Actividades Económicas de Puerto Cabello en la Actualidad

Dada la condición de Segundo Puerto Marítimo más importante del país (según el Alcalde Rafael Lacava), es sencillo deducir que la actividad económica del municipio son los servicios portuarios. Debido a esto, existen gran cantidad de empresas aduanales, almacenadoras, empresas de carga y descarga de buques, empresas de abastecimientos etc. Lo cierto es que la ciudad también cuenta con los astilleros DIANCA, los cuales son los encargados de construir las diversas embarcaciones y prestar los servicios de reparación y mantenimiento a embarcaciones de diferentes sitios, la

empresa Molinos Nacionales, la refinería El Palito; la central termoeléctrica Planta Centro y la Petroquímica Morón.

Aparte de todas estas empresas, la ciudad cuenta con una actividad económica muy interesante y esta es la turística; pues debido a la ubicación geográfica que esta posee; sus playas son exquisitas y las más visitadas por los turistas de áreas aledañas. Estas playas son:

- Bahía de Patanemo; está formada por una valle inundado, comprendido entre la Punta de Yapascua al este y Punta Peñón al oeste, dentro del Parque Nacional San Esteban
- Playa Blanca: ubicada al final del Paseo La Marina, en el centro de Puerto Cabello.
- Playa Quizandal: ubicada en Isla larga, Macuro, cerca de ella se encuentra Isla Larga, de sus instalaciones salen pequeños botes hacia la isla.
- Playa Mar Azul: ubicada en la Vía hacia Patameno
- Playa La Rosa: ubicada frente a la entrada hacia la comunidad de Borburata, ofrece varios servicios entre ellos estacionamiento y hospedaje.
- Playa El Malecón: ubicada en el centro de la ciudad,
- Playa El Rincón del Pirata: ubicada en Gañango, avenida principal.
- Playa Ensenada de Yapascua: está situada hacia el este de la Bahía de Patenemo, limita con el estado Aragua. Tiene dos posibilidades de acceso la más económica es una travesía a pie que dura alrededor de 90 minutos atravesando dos montañas, y la otra más cómoda es alquilar una lancha que tarda alrededor de 20 minutos.
- Playa El Palito: ubicada en la parada de El Palito, en la vía Morón Puerto Cabello.

- Playa Waikiki: Ubicada en la zona industrial, Diagonal a la urbanización La Belisa. Muy buscada por los surfista debido a sus grandes olas.
- Playa Huequito: ubicada en Vía Base Naval Frente al C.R.P.U.
- Isla Larga: Para llegar hay que trasladarse hasta el balneario de Quizandal, que también es una playa, y tomar un botecito (peñero) que traslada pasajeros hasta la isla. Es la única isla de libre acceso con una superficie de 54 hectáreas de forma alargada y estrecha con una longitud de 1855 mts.

Cabe resaltar que el turismo no solo incluye la visita a las playas sino además la visita a las diferentes edificaciones y monumentos históricos que posee la misma, siendo una de las más importantes el Casco Histórico de la Ciudad, que aun cuenta con casas datadas desde tiempos coloniales totalmente restauradas en donde se puede observar cómo era la vida en tiempos coloniales, el casco histórico se extiende desde la Plaza Bolívar hasta la Compañía Guipuzcoana, a lo largo de todo el Malecón. También se encuentran monumentos y edificaciones históricas como:

- Catedral San José: En uno de los lados de la plaza Bolívar se encuentra la Catedral. Toda la fachada es de piedra. Tiene 3 naves con columnas de estilo corintio. El altar y la pared de fondo es sencillo, en la pared exterior hay una placa que dice: *Iglesia Catedral San José, Puerto Cabello. La construcción de este templo fue comenzada en 1862. Esta obra ha sido restaurada por el Gobierno de Carabobo. Gobernador Henrique Salas Römer. Obispo de Puerto Cabello: Mons. Ramón Linares. Puerto Cabello, 18 de diciembre de 1999. (Alcalá 2009).*
- Castillo Libertador: Desde el paseo el Malecón se observa el llamado Castillo de Libertador, aunque realmente es un fortín. Esta obra, cuya

realización fue propuesta por el Gobernador de la Provincia de Venezuela, Don Lope Carrillo de Andrade Sotomayor y Pimentel en 1729, fue construida en el período comprendido entre 1732 y 1741. Se le llamó San Felipe en honor al rey de España Felipe V. Su objetivo principal era proteger las mercancías de la Compañía Guipuzcoana, la famosa casa comercial que manejó por muchos años el comercio entre Venezuela y España de manera monopólica. Era la época de la piratería y las pugnas entre España, Holanda, Francia e Inglaterra por el dominio de los mares, muchos de éstos bajo la modalidad de la piratería. El honorable Almirante británico Charles Knowles (1704-1777), quien llegara a ser gobernador de Jamaica (1749-1752), fue el primero en comandar un ataque al fortín en 1743.

Lamentablemente no es fácil actualmente visitar el Castillo ya que está dentro de una base naval (Alcalá 2009).

- Calle Lanceros: es una de las calles más representativas del Puerto Cabello Colonial. Tiene una longitud de unas 3 cuadras de largo y unos 4 metros de ancho. Originalmente se llamaba "ÑoMorian. En 1823, luego de la "Toma de Puerto Cabello", donde se selló la independencia de Venezuela, José Antonio Páez, comandante de las tropas vencedoras pasó con sus lanceros por esta calle (y de allí el nombre de la misma). La calle está llena de casas de estilo colonial con muy elaborados balcones de madera estilo andaluz. En el extremo de la calle más cercano a la Plaza Bolívar, hay un puentecito blanco que une a dos casas, éste fue construido por el señor Juan Meza, para establecer una comunicación entre dos casas donde funcionaba la tabacalera *El Presidente* (Alcalá 2009).

- Fortín Solano: en la cima de la Cresta del Vigía, se encuentra el Fortín Solano, dentro del Parque Nacional San Esteban. Su construcción

data de 1766, por orden del Capitán General de Venezuela, José Solano y Bote (1726-1806), de donde toma el nombre. Solano fue también el fundador de Chacao. Además de la protección de Puerto Cabello, también custodiaba las vías a Borburata, Goaiagoaza y San Esteban. También fue usado como prisión en diversas épocas, uno de los reos más resaltantes fue el célebre Pedro Carujo (1801-1836), quien participó en el complot para asesinar a Bolívar en 1828

En épocas más recientes, el Fortín Solano fue protagonista durante el Bloqueo Naval de 1902 - 1903, donde recibió disparos de cañón de los buques Cahrybdis y Viñeta de bandera inglesa y alemana respectivamente. El otro evento en el que participo fue El Porteñazo, en junio de 1960. Donde se habían atrincherado los insurrectos que pretendían tumbar el gobierno del presidente Rómulo Betancourt. El fortín fue bombardeado por aviones de la Fuerza Aérea Venezolana.

Se puede divisar desde cualquier parte de la ciudad. Sólo hay que seguir la ruta que va hacia San Esteban Pueblo y estar atento a la entrada. Hay un estacionamiento, pequeño, un puesto de guarda parques, una caminería que lleva hasta la escalinata que da acceso al fortín. Desde las instalaciones del fortín se puede observar una vista panorámica de 180° de Puerto Cabello, el Mar Caribe, San Esteban, Gañango, y el muelle. La restauración realizada por el alcalde Rafael Lacava en el año 2007, logro la visita de cientos de turistas que se movilizan a la ciudad para conocer más de su historia. (Alcalá 2009).

- Iglesia Nuestra Señora del Rosario: En el extremo opuesto a la Plaza Bolívar, se encuentra la iglesia de Nuestra Señora del Rosario, restaurada hace aproximadamente 8 años por el gobernador Salas Feo, es un lugar que además del culto religioso, registra en su larga

vida, hechos de relevancia histórica como la rendición de las tropas españolas, cuando el comandante realista Sebastián de la Calzada entregara su espada al general José Antonio Páez en 1823 poniendo punto final a la Guerra de Independencia en Venezuela. Fue construida en la primera mitad del siglo XVIII con el nombre de Iglesia Parroquial de San José, al mudar la Compañía Guipuzcoana la sede parroquial del pueblo de San Esteban a Puerto Cabello. En 1943, se le cambió el nombre a Nuestra Señora del Rosario, las causas del cambio aún se desconocen. (Alcalá 2009).

- Paseo El Malecón: El Malecón de Puerto Cabello es realmente un sitio de paseo, recreación y esparcimiento para propios y visitantes. Ubicado en la zona colonial de la ciudad, ofrece a quienes lo visitan una vista al mar y al Castillo Libertador; otro sitio histórico y de interés para propios y visitantes.

- Plaza el Águila: diagonal a la Plaza Flores está la llamada Plaza El Águila, aunque lo que está en la cima del monumento es un cóndor., es llamada El Águila ya que se tratara de un monumento que fue dedicado a un grupo de soldados estadounidenses, y el símbolo de Estados Unidos es un águila. Estos hombres formaban parte de la expedición, que bajo el mando de Miranda, el 28 de abril de 1806, intentó desembarcar en Ocumare de La Costa para así iniciar una serie de acciones con el objeto de lograr la independencia de Venezuela. Pero fueron sorprendidos por 2 buques españoles, el Argos y el Ceres, y las 2 goletas de Miranda fueron capturadas junto a 60 de sus hombres, entre ellos los norteamericanos. Los prisioneros fueron trasladados a Puerto Cabello donde fueron ejecutados. Las placas en la base de la columna dicen: *A la memoria de los ciudadanos norte americanos Capitán Thomas Donohue. Capitán*

Thomas Billopp. Teniente Gustavus Bergud. Teniente Charles Johnson. Teniente Daniel Kemper. Teniente Miles L. Hall. Teniente James Gardner. Teniente John Ferris. Teniente Paul. T. George. Sub-Teniente Francis Farouharson. Compañeros y subalternos del General Francisco Miranda, que ofrecieron sus vidas en holocausto a la independencia de Venezuela. El 21 de julio de 1806 (fecha en que fueron ahorcados).

La otra placa dice: La gratitud nacional les consagra este monumento el 4 de julio de 1896, siendo presidente de la República el General Joaquín Crespo.

- Plaza Bolívar: tiene una imponente estatua ecuestre del Libertador en una gran base blanca, no está colocada en el centro sino en el extremo más cercano al mar. Está muy bien conservada especialmente las palmeras que le dan un toque caribeño. Está ubicada al inicio del paseo el Malecón, y frente a la Catedral San José. (Alcalá 2009).

- Puente de Los Españoles: se encuentra arriba del caserío San Esteban, en el sector conocido como Campanero, en la vía o camino que comunicaba a Puerto Cabello con el valle de Valencia.

CAPITULO V

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

1. Período comprendido entre 1728- 1785: La Compañía Guipuzcoana

Este periodo comprende el inicio del comercio y el intercambio de mercancías no sólo en Puerto Cabello, sino en toda Venezuela, con la creación de la Compañía Guipuzcoana según Armas (2009) la cual fue constituida el 25 de septiembre de 1728, en virtud de una real cédula que expidió el rey Felipe V, con el fin de que existiera un comercio recíproco y exclusivo entre España y la provincia de Venezuela; ésta se convertiría en un ente monopolizador del comercio del cacao y de la venta de productos importados directamente de España, tales como vinos, trigo, telas y el hierro, eliminando la posibilidad de acceder a otro mercado tanto para los productores como para los consumidores locales, lo cual generaba enormes fricciones sociales entre productores y comerciantes criollos en contra de dicha compañía, sus medidas y sobre todo, sus prácticas con respecto a la fijación de precios de las mercancías. La creación de la compañía trae también beneficios, impulsando por su propio interés el desarrollo o mejora de la infraestructura de puertos locales, tales como Puerto Cabello, Maracaibo, Coro y La Guaira, así como el resguardo de toda la costa desde el río Esequibo hasta la Guajira, al occidente y su defensa en contra de contrabandistas que saboteaban su monopolio.

Armas (2009), en su investigación asegura que aunque la compañía operó desde 1728 hasta 1785, tuvo gran influencia en el desarrollo económico, social y político de la colonia, pues se trabajó a base de acciones pertenecientes a capitalistas vascos, principalmente de la provincia de Guipúzcoa en el norte de España. El contrato contemplaba que la empresa tendría el monopolio comercial con la provincia de Venezuela. Así, era la única que podía vender toda clase de mercancías importadas; e igualmente sólo ésta podía comprar los productos y llevarlos a España. El establecimiento de esta compañía en la provincia de Venezuela significó un cambio profundo en el sistema de comercio tradicional, pues al tener el monopolio del comercio entre España y la provincia, controlaba los precios de los bienes y los fijaba a su conveniencia, en perjuicio de los consumidores y de los productores locales. En conclusión, la compañía estaba en condiciones de castigar cualquier violación. A raíz de esto, diversos sectores de la población (hacendados, comerciantes, contrabandistas y campesinos) rechazaron la permanencia de la empresa en tierras venezolanas. En un inicio la oposición fue legal y pacífica; pero después se tornó violenta.

Esta insurrección obtuvo grandes logros, pues consiguió que el Rey de España acogiera las acusaciones en contra de la empresa y tomara medidas al respecto. A raíz de esto, se creó una *Junta Reguladora de Precios*, formada por el gobernador como árbitro, un diputado del Cabildo y un representante de la Compañía. Inmediatamente, se vio un cambio considerable en los precios, los cuales alcanzaban hasta un 80% de elevación. Además, se les cedió a los hacendados y cosecheros un sexto de la capacidad de los barcos de la empresa para que remitieran por su cuenta productos a España, se les permitió también adquirir acciones de la compañía con lo que comenzaron a percibir beneficios de la compañía. Con el establecimiento en 1776 de la Intendencia del Ejército y Real Hacienda, la Compañía Guipuzcoana fue sometida a controles más rígidos y se le

redujeron sus privilegios. En 1779, la guerra de la Compañía de Guipúzcoa con Gran Bretaña le impidió cumplir con sus compromisos con España y la provincia de Venezuela. Así fue como el 10 de marzo de 1785, por una real cédula, se ordenó su disolución.

2. Periodo comprendido entre 1785 – 1810: Fin de la Compañía

La suma de conflictos y una nueva coyuntura internacional que abogaba por el libre comercio dio el traste con la Compañía Guipuzcoana que quedó eliminada definitivamente por la Real Cédula del 10 de marzo de 1785, pasando sus bienes a la Compañía Filipinas. A raíz de la extinción, Venezuela fue incluida en el sistema de comercio libre, establecido para todas las colonias españolas. Sevilla perdió su carácter de puerto único y el gobierno español habilitó otros 9 puertos de la península. Cabe destacar que el comercio con México se inició desde los primeros años de la colonia. Este permitió a los comerciantes y cosecheros venezolanos disponer de una flota mercante destinada al tráfico con el puerto de Veracruz. Este comercio con las colonias generalmente estuvo prohibido, pero en el año 1787 el Rey Carlos III autorizó a los hacendados venezolanos para que compraran esclavos a las colonias extranjeras, pagando su importe con frutos del país.

Siendo el puerto de Puerto Cabello, poseedor de una extensa costa marítima, ésta fue utilizada para realizar importantes intercambios comerciales; con el inicio del mercantilismo ésta tuvo el control de todas las actividades económicas del estado. Aunque el mercantilismo español mantenía el principio de que la riqueza de la nación dependía de la cantidad de metales preciosos que tuviera en sus arcas, las riquezas mineras de los territorios coloniales fueron la base del establecimiento de los grandes centros administrativos, que fueron los Virreinos (México,

Perú, Nueva Granada), mientras que otros territorios quedaron relegados y culminaron su organización política tardíamente (Venezuela).

3. Periodo comprendido entre 1810 – 1850: Toma de Puerto Cabello

El hecho que marco pauta en este periodo fue la independencia de Venezuela, la cual se inicia en Caracas el 19 de Abril de 1810, cuando un grupo de criollos caraqueños aprovechó la excusa de que en España estaba mandando un francés, para convocar una reunión del cabildo y proclamar un gobierno propio hasta que Fernando VII volviera al trono de España. El Capitán General Vicente Emparan, no estuvo de acuerdo con esto y cuando desde la ventana del ayuntamiento le pregunto al pueblo que se había reunido en la plaza mayor (hoy plaza Bolívar) si quería que él siguiera mandando, el presbítero José Cortes de Madariaga, le hizo signos a la multitud para que contestaran que no. Emparan respondió que él tampoco quería mando, así que renuncio, iniciándose así la independencia de Venezuela. Para sustituir a Emparan se nombró un grupo con el nombre de Junta Suprema Conservadora de los Derechos de Fernando VII, tomando como primeras medidas liberar el comercio exterior, prohibir el comercio de esclavos negros y crear la Sociedad Patriótica para fomentar la agricultura y la industria.

El 5 de julio de 1811 se firma el acta de independencia de Venezuela y un mes después Puerto Cabello adquirió el rango de ciudad de manera oficial bajo la denominación de San Juan Bautista de Puerto Cabello. Antes de esa fecha había ostentado el rango de diputación y tenientazgo, dependiente de la ciudad de Valencia. Luego de la independencia de Venezuela, entre el año 1812 y 1815, en el estado Carabobo y específicamente en Puerto Cabello, se dan una serie de acontecimientos como lo son la sublevación de los realistas prisioneros en el Castillo San Felipe, la firma de la Capitulación de San Mateo a manos

de Francisco de Miranda y el final de la segunda República en manos de José Tomas Boves. En el año 1821 se da la Batalla de Carabobo, acción bélica librada cerca de la ciudad de Valencia, el 24 de junio de 1821, entre el ejército realista a cargo del mariscal de campo Miguel de la Torre y el republicano comandado por el general en jefe Simón Bolívar. La victoria lograda por este último, resultó decisiva para la liberación de Caracas y el territorio venezolano, hecho que se logrará de manera definitiva en 1823 con la Batalla Naval del Lago de Maracaibo y la toma de las fortalezas de Puerto Cabello. Después de la Batalla de Carabobo, los españoles huyen a Puerto Cabello bajo el mando del mariscal de campo realista Miguel de la Torre. Bolívar designa a José Antonio Páez para desalojarlos, y éste sitia Puerto Cabello, tomando posiciones estratégicas en el Vigía (actual Fortín Solano), y Borburata. Páez se apodera de varias baterías de defensa españolas, entre ellas está el Fortín Solano, y logra dominar territorios hasta la boca del río de San Esteban. El 7 de noviembre de 1823, Páez atacó con la intención de cansar al enemigo, cuya finalidad era mover en la noche de ese mismo día 400 hombres del Batallón de Anzoátegui y 100 lanceros (debido a ellos la calle Lanceros de Puerto Cabello), a las órdenes del mayor Manuel Cala y del teniente coronel José Andrés Elorza. El 8 de noviembre se dio la lucha y al amanecer 2 sacerdotes fueron a Páez diciéndole que el general Calzada, refugiado en la iglesia del Rosario, quería rendirse personalmente a él, y él inmediatamente pasó a verlo. Por lo anteriormente comentado, esta fecha 8 de noviembre es tomada como fecha patria nacional en Venezuela, en la cual se celebra la Toma de Puerto Cabello.

En cuanto al aspecto cultural, en este periodo, se crean ciertas edificaciones que en la actualidad representan gran parte de la cultura de Puerto Cabello, como lo es la construcción del Teatro Municipal el cual es considerado patrimonio cultural de la ciudad y la calle Lanceros la cual es

una de las calles más representativas de la ciudad puesto que luego de la Toma de Puerto Cabello, José Antonio Páez junto a sus lanceros se hospedó en esas casas.

4. Periodo comprendido entre 1860 – 1910: Nacimiento del Petróleo

Los pueblos originarios de Venezuela, al igual que muchas sociedades antiguas, ya utilizaban el petróleo tanto crudo como asfalto, que brotaban naturalmente a través del suelo hacia la superficie, en los años anteriores a la colonización española. El líquido negro y espeso, conocido por los lugareños como mene, se utilizaba principalmente para fines medicinales, como fuente de iluminación, y para el calafateado de canoas. Con la llegada de los españoles a Venezuela, en el siglo XV, los conquistadores españoles aprendieron de los pueblos indígenas el uso del asfalto presente de manera natural para calafatear los barcos, y para el tratamiento de sus armas.

Cabe señalar que en Venezuela se empieza a explotar el petróleo a partir del 1875, después de un terremoto, en consecuencia comenzó a salir petróleo en grandes cantidades por una de las grietas producidas por el movimiento telúrico. Eso sucedió en la hacienda “La Alquitrana” del Estado Táchira perteneciente al Señor Manuel Antonio Pulido. A raíz de este hecho Pulido forma la primera empresa petrolera Venezolana que se dedicó a explotar industrialmente al petróleo. La empresa se llamó Compañía Nacional Minera Petrólia del Táchira o Petrolia del Táchira. Más tarde se construyó la primera refinería en la cual se producía mensualmente 60 galones de gasolina, 165 de querosén, 150 de gas-oíl y 220 de residuos. De estos derivados del petróleo, el kerosén era el de mayor utilidad, se utilizaba para el alumbrado y para las primeras cocinas. En la ciudad de Puerto Cabello, con la aparición del petróleo en el país se da un importante cambio en la economía, pues se comienzan a

establecerse otros métodos de intercambio comercial, el campesinado baja considerablemente puesto que los mismos campesinos se convierten en trabajadores del nuevo producto trasladándose a los grandes sitios donde explotó el petróleo como tal. Sin embargo, es en el año 1880 cuando a sesenta metros de profundidad, el llamado pozo Eureka empezó a producir 230 litros diarios de un petróleo algo verdoso que sería refinado en un pequeño alambique para producir querosén y proveer de esta fuente de iluminación a Rubio y San Cristóbal. Esto da el inicio de explotación petrolera en Venezuela como tal, es decir en grandes proporciones.

5. Periodo comprendido entre 1910 – 1950: Nacionalización del Petróleo

A pesar del conocimiento de la existencia de petróleo en Venezuela desde hacía siglos, este recurso cobró trascendencia con la llegada del siglo XX y los primeros pozos de real importancia no se perforaron sino hasta la década de 1910. El entonces presidente Cipriano Castro aprobó un nuevo Código de Minas para la Nación el 23 de enero de 1904, estableciendo así un principio que marcaría dramáticamente el curso de la industria petrolera hasta su nacionalización en 1976. En Puerto Cabello, el trueque o intercambio comercial se sigue dando para esta fecha, pero con un leve cambio, ya no se exportaba material de agricultura, sino derivados del petróleo. Como los pozos petroleros no se encontraban en todo el territorio Venezolano sino en ciertas ciudades, era necesario trasladar la mercancía por mar para que así se distribuyera en el resto del país.

Ya en los años 1914 a 1917, fueron encontrados varios yacimientos de petróleo en todo el país, sin embargo la Primera Guerra Mundial retrasó significativamente el desarrollo de la industria en Venezuela. Debido al esfuerzo de guerra, compra y transporte de las herramientas y maquinaria, algunas compañías petroleras se vieron obligadas a renunciar

a la perforación hasta después de la guerra, volviendo así a las labores agrícolas. Después de unos veinte años desde la instalación de la primera perforadora de petróleo, Venezuela se había convertido en el mayor exportador de petróleo del mundo y el segundo mayor productor de petróleo, después de Estados Unidos. La exportación de petróleo se disparó de 1,9% a 91,2% entre 1920 y 1935, convirtiéndose así en la principal actividad económica del país. En Puerto Cabello se continuó con las exportaciones las cuales aumentaron aún más cuando se establece la Refinería el Palito en la vía Morón – Puerto Cabello, donde se procesa el crudo mediano, obteniendo productos que son suministrados al mercado doméstico, desde allí se importan todos los materiales necesarios para la elaboración de materiales destinados a la actividad doméstica.

6. Periodo comprendido entre 1951– 1991: El Porteñazo

En los inicios del siglo XX, las marinas de guerra del Imperio Británico, el Imperio Alemán y el Reino de Italia bloquearon las costas y puertos de Venezuela para exigir el pago inmediato de las deudas contraídas por Venezuela a las compañías de sus connacionales, bombardeando así, a los fuertes de Puerto Cabello. Sin embargo, cuando se logra la liberación del comercio exterior a través de la independencia de Venezuela, la actividad económica que predominó fue la Economía Agropecuaria, las tierras pertenecientes a la Corona recibían el nombre de Tierras Realengas, mientras que las tierras en manos de particulares recibían el nombre de Propiedad Territorial. En el caso de Puerto Cabello, se aseveró aún más el intercambio de bienes y servicios, pues ya no tenían las mismas reglas que tiempo atrás le reduciría ganancias. En este periodo se creó uno de los bancos más importantes de la ciudad como lo es el Banco del Caribe funcionando como un instituto crediticio desde que inicia operaciones el 3 de noviembre del año 1954. Años más tarde, el 2 de junio de 1962, Puerto Cabello fue escenario de una fuerte lucha entre

tropas leales al presidente Rómulo Betancourt, el cual era el encargado del país para el momento y las fuerzas sublevadas de la base naval con apoyo de civiles y guerrilleros comunistas. Este hecho convirtió la ciudad en campo de batalla, hecho que hoy en día se conoce como *El Porteñazo*.

Durante este periodo, la economía de la ciudad se basó principalmente en el libre comercio e intercambio continuo de mercancías, hecho que continuo así hasta el año 1975 cuando en el Puerto de Puerto Cabello se crea el *Instituto Nacional de Puerto*, mediante una publicación en la Gaceta Oficial Extraordinaria N° 1787 con fecha del 22 de Diciembre de 1975, se crea así la Ley del Consejo Nacional de Puertos en conjunto con el Instituto Nacional de Puertos. Este instituto estuvo encargado de la gestión portuaria en Puerto Cabello hasta el año 1991.

7. Periodo comprendido entre 1991 – 2009: Instituto del Puerto Autónomo de Puerto Cabello (IPAPC)

Para el año 1991 se da una descentralización en el Puerto de Puerto Cabello cuando se publica en la Gaceta Oficial Extraordinaria del Estado Carabobo N° 403 el 13 de Agosto del mismo año, la Resolución N° 031 la cual dictó la creación de una Ley mediante la cual el Estado Carabobo asume la competencia exclusiva de sus puertos de uso comercial; y también la creación del Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello (IPAPC).

La creación de este instituto tuvo como funciones administrar, mantener, conservar, vigilar, supervisar, cobrar tasas, otorgar autorizaciones y concesiones. Así como también prestar servicios que tengan que ver con las operaciones propias del Puerto de Puerto Cabello.

El IPAPC, debía asumir las competencias sobre el Puerto de Puerto Cabello y demás Puertos de uso comercial, que le ha sido transferida al estado Carabobo, de conformidad con lo establecido en el Ordinal 5° del

artículo 11 de la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público y establecer el régimen jurídico para su administración y mantenimiento.

En cuanto a la infraestructura para la fecha, el IPAPC contaba con equipamientos portuarios especializados y de última tecnología, para una rápida carga y descarga, además de un personal especializado, lo cual le permitía en tiempo record agilizar las operaciones, tanto para importación y exportación. La infraestructura contaba con.

- Áreas adjudicadas 1.060.075,26 m².
- Áreas abiertas 71.256,37 m².
- 23 Muelles Operativos.
- Área total – 153 Hectáreas.
- 5016 metros de espacio de muelles
- Calado Oficial 35 pies.
- Áreas almacenes cubiertos 39.708,86 m².
- Áreas de contenedores 704.870,05 m².
- Áreas de servicios 38.103,43 m².
- Patios de Carga General 47.675,50 m².
- Terminales de Granel Sólido 46 Silos
- Terminales de Granel Líquido 59 Tanques, 53.304,39 m³.

8. Periodo comprendido entre 2009 – 2014 : Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A.

El Instituto del Puerto Autónomo de Puerto Cabello funcionó desde su apertura en el año 1991 hasta el año 2009 cuando se ejecuta la creación de Bolivariana de Puertos S.A. mediante el Decreto Presidencial N° 6.645 el 24

de Marzo de 2009, publicado en Gaceta Oficial N° 39.146, empresa encargada de solventar y desarrollar las actividades portuarias en el puerto de Puerto Cabello en la actualidad.

A manera de resumen se muestra un cuadro sinóptico que explica la creación, funciones y valores de Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A.

BOLIVARIANA DE PUERTOS (BOLIPUERTOS) S.A.

Definición:	Misión:	Visión:	Política de Calidad
<p>Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A. es una empresa venezolana orientada a lograr la eficiencia de la gestión portuaria y alcanzar beneficios económicos para los puertos, a través de una gestión que optimice la dinámica de las operaciones, modernice la estructura de sus espacios y avance hacia una revolución productiva.</p>	<p>Garantizar un servicio portuario de calidad, desarrollando la organización y la modernización de la infraestructura, con el fin de atender y satisfacer las necesidades de nuestros socios estratégicos y clientes, generando recursos para impulsar el crecimiento integral del Estado.</p>	<p>Como visión al futuro, esta empresa persigue proyectar a Venezuela como el primer prestador de servicios portuarios de calidad en Latinoamérica y el Caribe, promoviendo el desarrollo integral del estado</p>	<p>Esta empresa pretende lograr la satisfacción del cliente, mediante el trabajo en equipo, cumpliendo los estándares de calidad de servicios Internacionales en portuarios, para administrar, conservar y desarrollar la infraestructura portuaria, garantizando operaciones seguras, resguardando la salud e integridad física de todos los trabajadores, la protección del ambiente, buques e instalaciones.</p>
Valores Institucionales			
<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilidad: orientado al cumplimiento de metas • Integración: Lograr la cooperación entre los trabajadores • Participación: Considerar mecanismos institucionales necesarios para propiciar la participación social • Transparencia y Buena Fe: en el suministro, recepción y manejo de la información oportuna. • Celeridad: en cuanto a la atención y cumplimiento de los lapsos administrativos establecidos. • Igualdad: Reconocimiento del desarrollo de actividades de los trabajadores y trabajadoras en igualdad de condiciones. • Compromiso: Actitud asumida frente a los diversos retos 	<ul style="list-style-type: none"> • Respeto: atención a los deberes y derechos • Ética: Actitud asumida frente al desarrollo de actividades • Eficiencia y Eficacia: en cuanto al cumplimiento de los objetivos • Calidad: desarrollo de las actividades de manera óptima para el logro de objetivos y metas propuestos. • Confianza: Nivel de aceptación en cuanto al desarrollo de actividades.,. • Innovación: Desarrollo de ideas y alternativas • Trabajo en Equipo: Desarrollo de actividades donde trabajadores, deciden cooperar entre sí, para alcanzar resultados excepcionales • Convivencia: Acto de participación que debe prevalecer 		

CAPÍTULO VI

DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

1. Desarrollo Portuario

Para Liz (2006), el concepto de desarrollo es definido como “un proceso permanente de consecución de logros cualitativos y cuantitativos en el orden social, económico, político, cultural que busca la elevación de la calidad de vida de la población para la realización plena del ser humano” (p.35)

En cuanto al desarrollo que se produce en el puerto de la ciudad, este se lleva a cabo a través de los trabajadores y trabajadoras encargados de la funcionalidad del mismo, donde todos los que allí laboran buscan una mejor calidad de vida, y un mejor funcionamiento de la economía de la ciudad, dado que; según el actual Alcalde de la ciudad, Rafael Lacava, el puerto de Puerto Cabello es la principal fuente de ingreso y egreso del municipio.

Con respecto al concepto desarrollo portuario, Notteboom, Leal y Rodríguez señalan:

...”el desarrollo portuario medido en términos del patrón de crecimiento del tráfico portuario contenedorizado está determinado por:

- Características de accesibilidad donde los actores del mercado deciden usar el puerto como un nodo en su red logística.
- Las relaciones industriales formales e informales.

- El marco institucional el cual tiene una influencia decisiva en el desempeño de las firmas.

2. Causas del Desarrollo de la Actividad Portuaria

Como se ha dicho anteriormente, la excelente ubicación geográfica de Puerto Cabello, y la creación natural de su puerto, provocó que en el pasado contrabandista holandeses llevaran sus embarcaciones a las instalaciones del mismo. Los primeros personajes en desembarcar en el puerto de Puerto Cabello, según Bittan (2009) vieron en él un gran potencial comercial; comenzando así a desarrollarse el intercambio de mercancías. Todo este proceso se encaminó con la creación de la Compañía Guipuzcoana, la cual se encargaría de vigilar todo el litoral porteño y lo más importante evitar la entrada de contrabandistas. Desde ese momento en el puerto de Puerto Cabello no ha parado la entrada y salida de embarcaciones comerciales; a diario ingresan y egresan las mercancías necesarias para el desarrollo de la ciudad y del país entero.

Este puerto también ha experimentado lamentables pérdidas; puesto que no siempre ha tenido un buen funcionamiento el cual produzca la satisfacción de las necesidades portuarias, comerciales y humanas. Siendo la actividad portuaria la principal fuente de economía del municipio como lo expresa Bittan (2009), es de esperarse que los habitantes se dediquen a las operaciones del mismo, lo que causa que cientos de personas laboren en las instalaciones del puerto y hagan posible su desarrollo. No obstante, en el pasado cuando el puerto estuvo bajo la gerencia del IPAPC, Gobernador y Alcalde para el momento determinaron que éste sufrió pérdidas millonarias, como la decadencia de la economía, y el desempleo de cientos de trabajadores, lo que provocó que se aplicaran las leyes necesarias para resguardar las instalaciones del puerto de Puerto Cabello, su economía, visión y misión como el puerto más importante de Venezuela.

3. Consecuencias del Desarrollo de la Actividad Portuaria

El puerto de Puerto Cabello, al ser uno de los más importantes del país como lo asegura Bittan (2009), acarrea grandes consecuencias dentro del territorio nacional, ya que ejecuta grandes porcentajes en operaciones portuarias. El funcionamiento de este puerto provoca un impacto tanto positivo como negativo no sólo en el municipio sino en el país entero, así lo expresa el actual Alcalde de la ciudad Rafael Lacava en una entrevista realizada por un cronista de la ciudad. Una de las principales consecuencias que genera el desarrollo de estas actividades es el increíble tráfico que se produce en la ciudad debida al tránsito diario del transporte pesado en la ciudad; causando retraso tanto en el desarrollo de las actividades como en los habitantes de la comunidad. Para especificar más sobre las consecuencias del desarrollo portuario, éstas se clasificaron en cuatro aspectos:

- *Aspecto Económico:* en cuanto a la influencia que ejerce el desarrollo de la actividad portuaria en la economía porteña, ésta juega un papel muy importante, puesto que el desarrollo portuario es considerado por los mismos habitantes y por el actual Alcalde de la ciudad como la fuente de trabajo número uno, dado que en sus instalaciones laboran casi el 80% de los residentes de la ciudad, mientras que el resto se dedica a labores comerciales e informales.

Las actividades portuarias constituyen una entrada de economía a la ciudad, pues a través del puerto ingresan y egresan grandes cantidades de bienes y servicios los cuales logran satisfacer las necesidades de los habitantes tanto de la ciudad como los que no pertenecen al municipio. Un ejemplo de ello, se puede evidenciar en la página web de la empresa que actualmente está encargada de supervisar dichas actividades, Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A. donde expresa en boletín oficial con fecha del 18 de Diciembre

del año 2013, la entrada de más de 100 toneladas de productos de la red Mercal, los cuales fueron vendidos en el puerto de Puerto Cabello con el fin de satisfacer la demanda de alimentos en la ciudad. Esta actividad estuvo dirigida tanto a trabajadores de la empresa como a aquellas personas que estuviesen interesadas en adquirir los productos. Es por ello que los puertos nacionales agrupados en la sociedad anónima Bolipuertos, son una pieza importante en materia económica, por lo que trabajan de manera ininterrumpida para fortalecer la misma.

- *Aspecto Social:* en cuanto al aspecto social, el actual puerto de Puerto Cabello ha invertido más de 400 millones de bolívares a través de ayudas y donaciones para mejorar la calidad de vida de personas necesitadas, como madres con hijos con discapacidad, personas de la tercera edad y todos los ciudadanos venezolanos y trabajadores portuarios, durante el año 2013, información que resaltó el boletín oficial publicado en la página web de la empresa Bolivariana de Puertos, cumpliendo con las políticas de humanización e inclusión que rezan en la misión y visión de dicha empresa. No obstante, Bolipuertos también colabora y cumple al apoyar, con más de 330 millones de bolívares, obras a nivel nacional en todo lo referente a la adecuación de espacios aeroportuarios de la nación y rehabilitación de espacios comunitarios. Hecho que es importante acotar, puesto que debido al incesante tránsito pesado que ingresa y egresa del puerto, los espacios portuarios y comunitarios de la ciudad se han visto afectados.
- *Aspecto Cultural:* la influencia del desarrollo portuario en el ámbito cultural, se ve reflejado en las patrocinaciones que realiza la actual empresa encargada de desarrollar las actividades portuarias, a los

diversos eventos que se desarrollan en la ciudad, como es el caso del Plan Vacacional que se realiza año tras año a los hijos de los trabajadores, el cual beneficia a más de 500 niños porteños. Otro aspecto cultural que resalta en este tema es el apoyo al deporte, información recabada en el portal web de la empresa Bolipuertos, donde se expresa que se realizó el II Torneo de Softbol en Bolipuertos Puerto Cabello, dicho evento deportivo sirvió de apoyo para profundizar los lazos de amistad que reina en el principal puerto del país.

- *Aspecto Turístico:* en el ámbito del turismo, éste tiene gran peso en la ciudad ya que debido a sus numerosas playas y monumentos históricos, entre ellos el casco histórico colonial y el Paseo El Malecón, causa que la ciudad sea visitada por cientos de personas cada año, que se trasladan desde diversas partes del estado incluso del país. Es necesario recalcar que se debe siempre fomentar el turismo, incentivando a las empresas tanto públicas como privadas, ya que observada desde varios puntos de vista como económicos, social y cultural; el turismo es una actividad importante según lo expresa Pineda (2003), ya que permite un ahorro interno

Al respecto Figueroa (2003) asegura que:

“es un proceso integral redistributivo y es un satisfactor de necesidades psico-económico-sociales debido, a la creación de puestos de trabajos, desarrollo de los recursos humanos e inversiones lo que genera desde luego un efecto multiplicador en la economía del sector, es decir, un mayor incremento en el gasto turístico que repercute sobre el ingreso y multiplica sus efectos”.

Es decir, que la actividad portuaria siendo parte importante en la economía de la ciudad, debe hacer su aporte en el proceso de promover y fomentar el turismo en la ciudad, y más aún cuando es la responsable del tránsito pesado en la ciudad, aspecto que turistas señalan como “negativo” en la ciudad (Pineda 2003), debido a las grandes colas que deben pasar los temporadistas de regreso a sus destinos.

CAPITULO VII

CONCLUSION

A continuación se muestra la conclusión general de la investigación, la cual responde a las interrogantes antes mencionadas.

Puerto Cabello es una ciudad venezolana, capital del municipio Puerto Cabello del Estado Carabobo; el cual fue elevado a ciudad por el Gobierno Republicano el 5 de agosto de 1811, el origen es muy diferente al de las demás ciudades de Venezuela, puesto que el documento más antiguo donde aparece el nombre de Puerto Cabello se halla inserto en el plano levantado por el Gobernador de la ciudad para el momento: Juan Pimentel, en el año 1578; según el Diccionario Toponímico del Estado Carabobo, la población en Puerto Cabello nace como una serie de ranchos habitados por contrabandistas extranjeros (Holandeses) que se trasladaron a estas costas en buques españoles y extranjeros para dedicarse al comercio ilícito, lo que indica que no existe una fecha específica de la fundación de la ciudad.

La evolución de la ciudad de Puerto Cabello puede dividirse en cuatro periodos:

- El *Periodo Prehispánico*; en el cual se señala que el poblamiento del territorio venezolano se debe a la

invasión de grupos aborígenes provenientes de Amazonas, las Antillas, América Central y el área de Los Andes a través de oleadas que llegaron a diversas partes del país, insertando sus culturas y estableciéndose en pequeñas tribus que poco a poco fueron creciendo y poblando el continente americano. La economía en este periodo estaba enmarcada por la agricultura, la recolección y la caza, aun no se daba el intercambio comercial.

- *Periodo Colonial*, época en la cual, la ciudad se convirtió en un punto importante para el comercio exterior, pues se crea en esta fecha la Compañía Guipuzcoana con el objetivo de controlar el contrabando que se realizaba en la ciudad para esa fecha. Esto trae como consecuencia que la economía proveniente de la agricultura, recolección y pesca, se complementara con el intercambio comercial, es decir los cultivos eran exportados a la corona española y otros países con los que se comercializaba. En este periodo se levanta la ciudad de Puerto Cabello en lo que edificaciones se refiere, pues se creó el castillo San Felipe (actual castillo Libertador) y el Fortín Solano, ambos con la finalidad de proteger a la ciudad de ataques navales.
- *Periodo Post Independentista*, época en la que adquiere el título de ciudad bajo el nombre de San Juan Bautista de Puerto Cabello. En este mismo periodo se da el fin de la primera república y Francisco de Miranda es hecho prisionero en el castillo San Felipe, sin embargo años

después la ciudad cae en manos de los realistas precipitando así el final de la segunda república.

- Los *Siglos XX y XXI*, corresponden al periodo en el que se dan una serie de acontecimientos importantes como la Segunda Guerra Mundial, donde Puerto Cabello aloja embarcaciones extranjeras en su puerto, además se da la lucha entre las tropas del Presidente Rómulo Betancourt y las fuerzas de la base naval lo que produce como consecuencia un campo de batalla llamado el Porteñazo.

En cuanto a la principal fuente económica de la ciudad; *La Actividad Portuaria*, ésta se desarrolló a través de:

- La Compañía Guipuzcoana, en el año 1728 otorgándole a la ciudad y a los habitantes una economía monoprodutora, pues se comercializaba con riquezas de tipo agrícola, y piedras preciosas. Esta actividad se mantuvo hasta el cierre de la Compañía en el año 1781, donde la ciudad paso de depender de España; a trabajar con la agricultura y dedicarse al intercambio comercial para su propio beneficio. Ese intercambio se mantuvo así hasta la creación del puerto como tal a finales del siglo XIX
- El Instituto Nacional de Puertos: se creó a tras la creación de las instalaciones del muelle que más tarde pasarían a formar parte de este primer instituto,

destinado al manejo de dichas actividades para el beneficio de la ciudad hasta el año 1991.

- El Instituto de Puerto Autónomo de Puerto Cabello (IPAPC) se crea en el año 1991 producto de una descentralización que se dio en la ciudad, debido al mal manejo del antiguo instituto, en las actividades portuarias. La creación de esta nueva institución correspondía al manejo portuario, pues ya las instalaciones del puerto estaban más acondicionadas para ésta actividad y era necesario incrementar la comercialización.

Sin embargo, este instituto funcionó hasta el año 2009, cuando para esta fecha se ejecuta la creación de una nueva organización.

- Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A., una nueva empresa encargada de solventar y desarrollar las actividades portuarias en el puerto. En la actualidad ésta es la empresa que se desempeña en el puerto de Puerto Cabello.

Se puede decir entonces que la actividad portuaria se ha desarrollado en la ciudad desde tiempos de la colonia, y está originada por la excelente ubicación geográfica que posee el puerto, además de ser un puerto creado naturalmente, es bastante amplio y accesible.

Pero el desarrollo de dicha actividad portuaria en Puerto Cabello, ha traído consigo numerosas consecuencias tanto para la ciudad como para sus habitantes, entre ellas:

- Debido a la influencia que ejerce el desarrollo portuario en la economía de la ciudad es necesario que éste tenga un buen funcionamiento administrativo para que sus trabajadores se desenvuelvan eficazmente en la empresa antes mencionada, y realicen un buen trabajo que traerá numerosos beneficios a la economía de la ciudad y por supuesto a la del país.
- Otra consecuencia inmediata del desarrollo de la actividad portuaria, a nivel social es la ayuda que la empresa actualmente encargada de dicha actividad aporta tanto a los trabajadores de la misma, como a los que no, ya que dicha empresa (Bolipuertos) encargada de la actividad portuaria año tras año realiza aportes a personas o empresas que requieran de una ayuda, cumpliendo así con las políticas de humanización establecida en la misión y visión de dicha empresa.
- En el aspecto turístico; la ciudad de Puerto Cabello se ve influenciada por la actividad portuaria, ya que ciertamente la ciudad cuenta con numerosas playas, islas y atracciones turísticas como monumentos y sitios históricos, también es cierto que los visitantes se ven altamente influenciados por el desarrollo de la actividad portuaria, ya que el tránsito de transporte pesado acarrea en los turistas retrasos y largas colas para dirigirse hacia sus destinos, además del deterioro de las avenidas y autopistas que el tránsito pesado ocasiona a la ciudad y sitios turísticos como el Fortín Solano, el Paseo El Malecón y por supuesto las numerosas playas e islas que se encuentran en la ciudad.

En resumen puede decirse que la evolución y el desarrollo de la actividad portuaria en la ciudad de Puerto Cabello corresponden al manejo de las diferentes instituciones que han sido establecidas en las instalaciones del puerto, es decir que desde que se creó la Real Compañía Guipuzcoana siendo esta la primera institución encargada del intercambio comercial en la ciudad, sirvió de empuje para que éste tipo de economía no desapareciera en su totalidad, por el contrario ha ido perfeccionándose debido a las diferentes instituciones que se han encargado del desarrollo portuario, como lo es el Instituto Nacional de Puerto, el Instituto de Puerto Autónomo de Puerto Cabello y la actual Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A.; todas estas instituciones han sido las responsables de que la actividad portuaria se mantenga evolucionando y desarrollándose en la ciudad de Puerto Cabello, convirtiéndose así en la principal fuente de economía del país.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ARMAS, S. (2009). *Compañía Guipuzcoana*. [Disponible en: <http://Berta.guipuzkoakultura.net>] [Consulta: 2014, Abril 26].
- ALCALÁ, G. (2009). *Pueblos de Venezuela*. [Disponible en: www.pueblosdevenezuela.com] [Consulta: 2014, Abril 26].
- BARRAGÁN, J. (1994). *Las Infraestructuras Portuarias en la Ordenación, Planificación y Gestión del Espacio Litoral*. Tesis de Licenciatura. Universidad de Cádiz, España.
- BITTAN, M. (2009). *Puerto Cabello Terminal del Progreso*. [Disponible en: <http://www.elmundo.com.ve/firmas/moises-bittan>] [Consulta: 2014, Abril 26]
- CAMACHO, M Y PINEDA, C. (2003). *El Turismo como Elemento de Desarrollo para el Municipio Puerto Cabello*. Trabajo de Grado para optar título de Licenciatura. Universidad de Carabobo; Valencia.
- COCA, P. y COMPÉS, R. (2003). *Evaluación de los Principales Puertos de América del Sur*. Estudio sobre Análisis Institucional, Técnico y Económico. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia; España.
- CONTRERAS, G. (2009). *El Sistema Portuario Nacional sus Efectos en el Desarrollo Integral*. Maestría en Seguridad y Defensa Nacional. Instituto de Altos Estudios de la Defensa Nacional Gran Mariscal de Ayacucho Antonio José de Sucre. Caracas; Venezuela.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 36.860*. (1999, Diciembre 30).

- FINOL, T. (1996). *Procesos y Productos en la Investigación Documental*. Maracaibo: Venezuela
- GALLEGOS, C. (2000). *Las Tendencias del Transporte Marítimo y el Desarrollo Portuario en el Contexto del Comercio Mundial*, Washington: Estados Unidos.
- GARCIA HERRERA, B. (sin fecha). *La Política Bancaria en los Países Subdesarrollados*. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNMSM. Año VI, N° 20.
- GRANDA, J. (2005). *Ciudades Puerto en la Economía Globalizada: La Arquitectura Organizacional de los Flujos Portuarios*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- GONZALEZ, M. Y TRUJILLO L. (2006). *La Medición de la Eficiencia en el Sector Portuario: Revisión de la Evidencia Empírica*. Trabajo de investigación. Universidad de Las Palmas.
- ISAURA (2013). *Poblamiento Indígena Venezolano*. [Disponible en: <http://www.juanjosemora.com>][Consulta. 2013, Febrero 17]
- LEAL, E. NOTTEBOOM, T. Y SANCHEZ, R. (2008). *Distribución Espacial de la Actividad Portuaria: Notas Teóricas y Metodológicas para su Modelación e Investigación*. XXIV Encuentro Nacional de Facultades de Administración y Economía. Chile: ENEFA.
- LEY DE REFORMA PARCIAL DE LA LEY GENERAL DE PUERTOS. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140*. (2009, Marzo 17).
- LEY ORGANICA DE LOS ESPACIO ACUATICOS. *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N°5.890*. (2008, Julio 31).

- MATA, S. (2003). *Historia Loca, Historia Regional e Historia Nacional*.
Revista Escuela de Historia. Año 2, Vol1, N° 2.
- RODRÍGUEZ, M. (2009). *Puerto Cabello En Red*. [Disponible en:
www.puertocabelloenred.com] [Consulta: 2013, Octubre 3].
- SEIJAS, J. (2012). *Evolución Histórico Política del Municipio San Casimiro
Estado Aragua Venezuela*. Tesis de Licenciatura. Universidad de
Carabobo, Valencia: Venezuela.
- SABATINO, J. (2009, Agosto 3). *Reversión Portuaria*. Diario El Carabobeño.
Valencia, Venezuela
- SABATINO, J. (2009, 25 de Mayo). *Plan Nacional de Desarrollo Portuario*.
Diario Notitarde La Costa. Valencia: Venezuela
- SABATINO, J. (sin fecha). *Los Puertos y su Rol para el Nuevo Milenio*. Puerto
Cabello: Venezuela
- SABATINO, J. (sin fecha). *Fundamentos Constitucionales de las
Competencias Portuarias en Venezuela*. Puerto Cabello: Venezuela
- VALDÈS, C. (2009). *Delegación, Centralización y Descentralización*.
[Disponible en: [http://www.gestiopolis.com/administracion-
estrategia/delegacion-descentralizacion-y-centralizacion-
administrativa.htm](http://www.gestiopolis.com/administracion-estrategia/delegacion-descentralizacion-y-centralizacion-administrativa.htm)] [Consulta: 2013, Febrero 5]

ANEXOS

Sitios Históricos de Puerto Cabello:



Fortín Solano



Casco Histórico - Colonial de Puerto Cabello



Castillo San Felipe- Castillo Libertador



Compañía Guipuzcoana



Paseo El Malecón



Paseo El Malecón



Puente Los Españoles



Iglesia El Rosario



Catedral San José



Plaza Bolívar



Plaza El Águila



Vista Panorámica de Puerto Cabello



Vista Panorámica de la Ciudad de Puerto Cabello



Vista Panorámica del Puerto de Puerto Cabello



Vista Panorámica del Puerto de Puerto Cabello

Sitios Turísticos de Puerto Cabello: PLAYAS



Playa El Palito



Playa El Palito



Playa Patanemo



Playa Patanemo



Playa Gañango



Playa Quizandal



Playa Huequito



Playa La Rosa



Playa Waikiki



Isla Larga



Playa Ensenada de Yapascua



Playa Ensenada de Yapascua