

PUERTO CABELLO: DE RADA COLONIAL A MOTOR DEL DESARROLLO INDUSTRIAL (1936–1958)

*Puerto Cabello: From Colonial Anchorage to the Engine of Industrial Development
(1936–1958)*



José Alfredo Sabatino Pizzolante¹

Academia de Historia del Estado Carabobo



jose.sabatino@sabatinop.com



0009-0001-5020-084X

Fecha de recepción: 01/05/2026

Fecha de aceptación: 16/05/2026

DOI: <https://doi.org/10.56219/tye.v44i85.5865>

¹ Abogado. Individuo de Número de la Academia de Historia del Estado Carabobo. Miembro correspondiente por Carabobo de la Academia Venezolana de la Lengua y la Academia Nacional de la Historia. Profesor de la Maestría en Historia de Venezuela, Universidad de Carabobo.

Resumen

Puerto Cabello experimentó una notable transformación, pasando de ser una simple rada colonial al servicio del comercio agroexportador, a convertirse en infraestructura portuaria moderna y pieza clave del desarrollo industrial nacional durante el siglo XX. Este artículo analiza dicho proceso con énfasis en el período 1936–1958. En primer lugar, se describen sus condiciones portuarias en los siglos XVIII y XIX, cuando la ciudad funcionaba como puerto fortificado colonial para la Real Compañía Guipuzcoana y luego como enclave agroexportador. En segundo lugar, se examinan las políticas públicas de modernización portuaria llevadas adelante por los gobiernos venezolanos entre 1936 y 1958². Se detalla asimismo la articulación logística y económica del eje industrial Tejerías–Valencia–Puerto Cabello, explicando cómo la integración de las redes de transporte terrestre con el puerto potenció la industrialización en el centro del país. Finalmente, se analiza el impacto urbano y social que tuvo la transformación portuaria sobre la ciudad de Puerto Cabello, en términos de crecimiento demográfico, expansión urbana, empleo y cambios en la fisonomía local.

Palabras clave: Puerto Cabello, modernización portuaria, industrialización, infraestructura, Eje Tejerías–Valencia–Puerto Cabello.

Abstract

Puerto Cabello experienced a notable transformation, going from being a simple colonial roadstead serving the agro-export trade to becoming modern port infrastructure and a key element of national industrial development during the twentieth century. This article analyzes that process with emphasis on the period 1936–1958². First, it describes its port conditions in the eighteenth and nineteenth centuries, when the city functioned as a fortified colonial port for the Royal Guipuzcoan Company and later as an agro-export enclave. Second, it examines the public policies of port modernization carried out by Venezuelan governments between 1936 and 1958. It also details the logistical and economic articulation of the Tejerías–Valencia–Puerto Cabello industrial axis, explaining how the integration of land transport networks with the port boosted industrialization in the center of the country. Finally, it analyzes the urban and social impact that the port transformation had on the city of Puerto Cabello, in terms of demographic growth, urban expansion, employment, and changes in the local urban landscape.

Keywords: Puerto Cabello, port modernization, industrialization, infrastructure, Tejerías–Valencia–Puerto Cabello axis.

² El presente artículo solo aborda el proceso de modernización del puerto de Puerto Cabello, puerto de uso comercial actualmente bajo la administración del ente gubernamental Bolivariana de Puertos, S.A.,

INTRODUCCIÓN

Puerto Cabello, ubicado en la costa caribeña del estado Carabobo, ha sido a lo largo de su historia uno de los puertos más importantes de Venezuela. Su bahía abrigada y su posición geográfica estratégica, conectando el litoral con la región central y centro-occidental, le otorgaron un rol protagónico desde la época colonial. El nombre mismo del puerto refleja la extraordinaria calma de sus aguas, pues como escribió José Luis de Cisneros a finales del siglo XVIII: «con un pelo se puede atar el mas grande barco...»³. Durante el período colonial y buena parte del siglo XIX, Puerto Cabello operó esencialmente como un fondeadero natural, donde los barcos podían anclar cerca de la costa para cargar y descargar mediante lanchas más pequeñas, al carecer de muelles de atraque profundo. Pese a esas limitaciones iniciales, la ciudad-puerto se desarrolló tempranamente como un emporio comercial, primero, bajo el monopolio de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas hasta 1785, y luego como puerto exportador de cacao, café y otros productos agropecuarios durante la república independiente.

A comienzos del siglo XX, Puerto Cabelloya contaba con algunas mejoras portuarias significativas legadas del siglo anterior, como muelles de concreto y hierros contravientos contruados en la década de 1890, e incluso un enlace ferroviario con el interior (el ferrocarril inglés Puerto Cabello–Valencia inaugurado en 1888). Sin embargo, durante las primeras décadas del siglo XX –particularmente bajo la dictadura de Juan Vicente Gómez– la infraestructura portuaria nacional permaneció estancada, y Puerto Cabello no fue la excepción. Fue tras la muerte del dictador, en el marco del impulso modernizador que siguió a 1936, cuando el puerto entró en una fase de transformación acelerada. Los sucesivos gobiernos –desde el general Eleazar López Contreras (1936–1941) hasta el general Marcos Pérez Jiménez (1952–1958), pasando por la trunca da administración de Medina Angarita (1941–1945) y la breve experiencia democrática de 1945–1948– implementaron políticas de Estado, orientadas a modernizar los puertos venezolanos, ampliar la infraestructura de transporte y sentar las bases de un país industrial. En dicho proceso, Puerto Cabello se benefició de inversiones, proyectos y obras que lo transformaron de un puerto tradicional a un puerto moderno equipado para las demandas de la economía petrolera e industrial.

principalmente dedicado al manejo de carga general (suelta y contenedorizada), graneles secos y líquidos. Se excluyen, por tanto, otros terminales privados o públicos (petroleros, químicos, etc.) localizados en esa ciudad.

³ Cisneros, José Luis de. *Descripción Exacta de la Provincia de Venezuela*. (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1981), p. 133.



Para 1958, Puerto Cabello operaba ya con muelles de concreto, dragados que permitían el acceso de buques de mayor calado, patios y almacenes ampliados, un astillero y su dique seco de escala internacional y conexiones terrestres (ferrocarril, carreteras) que lo integraban a un eje industrial en pleno auge.

El presente artículo ofrece un recorrido histórico para la mejor comprensión de esa transformación, que abarca el período colonial en el que se produce la llegada de la Real Compañía Guipuzcoana, y examina la modernización portuaria y las políticas públicas entre 1936 y 1958, en el marco del eje industrial Tejerías-Valencia-Puerto Cabello y, finalmente, el impacto económico, urbano y social que estos desarrollos tuvieron en la ciudad de Puerto Cabello.

PUERTO CABELLO EN LOS SIGLOS XVIII Y XIX: DE RADA COLONIAL A PUERTO AGROEXPORTADOR

Desde mediados del siglo XVI, la ensenada de Puerto Cabello era conocida por marinos europeos, en particular contrabandistas y corsarios que solían fondear sus naves en esa bahía resguardada para hacer aguada, carenar o intercambiar mercancías al margen del control colonial. Aunque no existió un acto formal de fundación, un pequeño poblado fue tomando forma junto al puerto natural, sirviendo inicialmente de refugio a pescadores y comerciantes, incluyendo colonos de la vecina Borburata, fundada en 1548, que huían de ataques piratas como los de John Hawkins y Jean Bontemps.

La historia de Puerto Cabello, sin embargo, no puede comprenderse cabalmente sin aludir a uno de los actores económicos más influyentes de su etapa colonial: la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuyo establecimiento en la región en el siglo XVIII marcó el punto de partida en su desarrollo comercial, militar y urbano. Don Pedro de Olavarriaga, comerciante vasco y funcionario al servicio de intereses mercantiles de Guipúzcoa, realizó entre 1720 y 1721 un viaje de inspección a la Provincia de Venezuela por encargo de un grupo de comerciantes guipuzcoanos interesados en abrir rutas comerciales con América bajo autorización de la Corona. El objetivo era evaluar las condiciones económicas, comerciales y políticas de la región para estudiar la viabilidad de establecer un comercio legal y protegido con la metrópoli. Fruto de ese viaje fue la elaboración de una obra crucial titulada *Instrucción General y Particular del Estado Presente de la Provincia de Venezuela en los Años 1720 y*

1721, obra fundamental para conocer la Venezuela de entonces. Olavarriaga presenta allí un agudo diagnóstico de las debilidades estructurales de la provincia, al identificar a Puerto Cabello como un punto neurálgico del contrabando y de gran potencial comercial. Lo describió como un fondeadero natural más seguro que el de La Guaira, y recomendó su uso para las actividades de la futura compañía, pues gracias a su geografía, su fácil acceso desde los valles interiores y protección natural contra temporales, el puerto podía ser convertido en un centro de exportación e importación clave.

Al referirse a la jurisdicción de la Nueva Valencia del Rey, a la que pertenecía el puerto, escribe: «...es una de las mejores de la Provincia por la fertilidad de su terreno, y por la abundancia de sus frutos». La producción cacaotera, proveniente de la costa y de tierra adentro, comprendía 1.272.900 árboles o 12.834 fanegas, además de siembras de tabaco y algodón, cuyos excedentes eran negociados, reportando a los agricultores importantes ingresos. Lo mismo ocurría con el ganado que se manejaba en esta jurisdicción que, descontado aquél para consumo interno, alcanzaba 6.000 cabezas al año que se vendían a los holandeses. Se refería el vasco explorador a un vasto territorio que al norte tenía la costa marítima desde Cuyagua hasta el río Sanchón y, al sur, la Serranía de la Laguna, con los pueblos de Maracay, Turmero, Ocumare, Guacara, San Antonio de los Guayos, San Diego, Patanemo, Borburata, Puerto Cabello, San Esteban y Morón, entre otros, todos dentro de esa jurisdicción⁴.

La Compañía de Caracas fue creada oficialmente por Real Cédula del 25 de septiembre de 1728, y obtuvo un conjunto de prerrogativas que le concedían el monopolio del comercio entre el puerto de La Guaira y la región de Caracas, y más adelante se extendería también a Puerto Cabello, que se convertiría en uno de sus centros operativos más importantes. Los objetivos principales de la compañía eran asegurar el comercio legal entre Venezuela y España, eliminando el contrabando; establecer defensas militares en los principales puertos y contribuir al desarrollo agrícola mediante el financiamiento a los cosecheros.

La importancia estratégica de Puerto Cabello justificó su establecimiento. Su puerto natural, protegido y con mayor calado que el de La Guaira, ofrecía ventajas para el atraque de navíos de mayor tonelaje, así como un mejor

⁴ Olavarriaga, Pedro José de. *Instrucción General y Particular del Estado Presente de la Provincia de Venezuela en los Años 1720 y 1721*. (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1965), pp. 260-262.

resguardo ante los temporales. La Compañía estableció formalmente su presencia allí hacia 1730, construyendo almacenes, muelles y viviendas para sus empleados. Uno de sus aportes más significativos fue la fortificación del puerto con la construcción del Castillo de San Felipe, una obra militar de gran envergadura diseñada para proteger el fondeadero y repeler ataques enemigos. Esta obra marcó el inicio de una transformación urbana en Puerto Cabello, que lo convertiría en uno de los principales enclaves marítimos del norte de Venezuela.

El muelle primitivo consistió en una cala de 92 pies de largo por 12 de ancho, para comodidad de los barcos⁵. Los vascos se encargaban de comprar y exportar los principales productos agrícolas y pecuarios de la Provincia de Caracas. Desde Puerto Cabello se embarcaba el cacao procedente de los valles de Aragua, Valencia, San Esteban, Nirgua y Borburata, de hecho, se convirtió en uno de los principales puertos cacaoteros del Caribe durante el siglo XVIII; tabaco, cuero y pieles, añil, algodón y maderas de gran valor como el cedro, caoba y jabillo. Igualmente, la Compañía de Caracas introducía mercancías europeas muy demandadas por la población criolla, muchas de las cuales entraban por Puerto Cabello, entre ellas, paños finos de lana, lino y algodón, vinos y licores, harina y alimentos procesados como embutidos, aceite de oliva y conservas, herramientas y aperos de labranza, armas y pertrechos militares, libros y artículos religiosos y, en ocasiones, esclavos africanos. Gracias a su infraestructura, la conexión con los mercados europeos y su posición geoestratégica, el puerto se consolidó en cuanto a su importancia, quedando abierto al comercio con la metrópoli en 1798⁶.

La guerra de independencia causó serios estragos en la Plaza Fuerte de Puerto Cabello, al punto de que hacia el final de la contienda no había un solo muelle en la bahía, todos estaban destruidos⁷. Tomada la plaza (1823), comienza la reconstrucción de sus muelles. El testimonio de John Hawkshaw, un ingeniero inglés que visita la ciudad en 1835, aporta datos sobre los nuevos muelles que habían sido levantados usando un método que consistía en clavar estacas de vera en un muro de coral, pavimentándolos posteriormente con el mismo

⁵ Depons, Francisco. *Viaje a la Parte Oriental de Tierra Firme en la América Meridional*. Tomo II. (Caracas: Banco Central de Venezuela, 1960), p. 246.

⁶ Sabatino Pizzolante, José Alfredo. *Visiones del viejo puerto*. Vol. IV. (Columbia SC: Amazon, 2026), p. 18.

⁷ Páez, José Antonio. *Archivo*. Tomo II. (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1973), p. 324. Oficio del general José Antonio Páez al Secretario de Estado y del Despacho de Guerra, 10 de diciembre de 1823.

material que se obtenía en gran abundancia de las pequeñas islas adyacentes⁸.

Puerto Cabello volvió a servir como puerto de exportación de los productos agropecuarios de la región central, principalmente café y cacao, e importación de bienes manufacturados. En 1868, se construyó un faro de gran alcance en la punta occidental de la bahía para facilitar la navegación nocturna, y se reacondicionaron los antiguos muelles. Poco después, en 1874, el presidente Antonio Guzmán Blanco ordenó una reparación integral de los muelles y el dragado de la bahía, adquiriéndose una draga a vapor con la cual se removieron unos 200 mil metros cúbicos de sedimentos del fondo marino. En 1896, el ingeniero belga Norbert Paquet presentó un proyecto integral para reconstruir los muelles con métodos modernos, proponiendo edificar un muelle continuo de 450 metros de longitud para el que se empleó una combinación de estructuras de concreto armado, pilotes y vigas de acero protegidas con recubrimiento de concreto. El contrato con Paquet fue aprobado y ejecutado por los ingenieros Llamozas, Lebrún y Franco, avanzando las obras rápidamente; a inicios de abril de 1897 se concluyó la primera sección de la obra que entró inmediatamente en servicio para las operaciones comerciales, y hacia julio de 1897 quedó completada en su totalidad⁹. Casi una década antes, el puerto estrenaba un hermoso edificio para la aduana, quedando conectado con Valencia, a través del Ferrocarril Puerto Cabello a Valencia, que facilitó enormemente el traslado de mercancías entre el hinterland agrícola central y el puerto: café, cacao y algodón de los valles de Carabobo y el occidente para la exportación.

Lo cierto es que el aumento paulatino de los volúmenes exportados e importados y en los que, desde luego, predominaba el café, determina el auge del comercio y el surgimiento de nuevas casas de importación y exportación extranjeras, cuyas funciones irán más allá de la simple compra-venta como transacción comercial¹⁰. Ahora Puerto Cabello disponía de atracaderos de profundidad adecuada para barcos de mayor tamaño, lo que reducía la necesidad de transbordos en bahía. Asimismo, se construyó un almacén aduanero de gran capacidad.

⁸ Hawkshaw, John. *Reminiscencias de Sudamérica*. (Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 1975), p. 58.

⁹ Arcila Farías, Eduardo. *Historia de la Ingeniería en Venezuela*. Tomo II (Caracas: Colegio de Ingenieros de Venezuela, 1961), pp. 343-344.

¹⁰ Sabatino Pizzolante, José Alfredo Sabatino. *Historia y Presencia de una Cámara Centenaria. 130 años de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello*. (Columbia SC: Amazon, 2025), p. 111.

Durante la larga dictadura del general Juan Vicente Gómez (1908–1935), el puerto de Puerto Cabello mantuvo su importancia regional, pero recibió escasas inversiones adicionales, salvo labores de mantenimiento, situación que cambiará radicalmente a partir de 1936.

MODERNIZACIÓN PORTUARIA Y POLÍTICAS PÚBLICAS (1936–1958)

Tras la muerte de Juan Vicente Gómez en diciembre de 1935 se abrió en Venezuela un período de cambios, que se podrían calificar como una transición democrática. En el ámbito de las obras públicas, el gobierno del general Eleazar López Contreras (1936–1941) otorgó prioridad a la mejora de las comunicaciones (viales, ferroviarias y portuarias) para integrar el país y fomentar la diversificación económica luego de décadas de estancamiento. El 1º de enero de 1936, sin mayor retardo, el general López Contreras mediante decreto ordena la reconstrucción y extensión de los muelles trasatlánticos y de cabotaje de Puerto Cabello, para dotarlos de los almacenes, equipos y accesorios necesarios para el conveniente manejo de la carga, además de ejecutar el dragado del canal comprendido entre los muelles existentes y el Astillero Nacional, con un ancho aproximado de ochenta y cinco metros y una profundidad de diez metros, para recibir a los buques trasatlánticos de gran calado. Los considerandos del decreto ilustraban claramente el estado del puerto, al señalar que los muelles no tenían la capacidad adecuada para el manejo del tráfico que recibía, ocasionando demoras y entorpecimientos tanto en el movimiento de buques como en el manejo de la carga; que diversas secciones del muelle principal y del muelle de cabotaje, por el tiempo que tenían en servicio no presentaban la seguridad requerida, y que la profundidad del agua frente a los muelles principales era insuficiente para el atraque de muchos de los buques que hacían escala regular en La Guaira y Curazao. Los estudios correspondieron al Ministerio de Obras Públicas (MOP), con cargo a su presupuesto de gastos¹¹.

Las obras se le encomendaron a la empresa Raymond Concrete Pile Company que, en abril de ese mismo año, presentó la oferta por el proyecto, que comprendería¹²:

¹¹ Ministerio de Obras Públicas, Memoria 1937, Tomo II, pp. 994-995.

¹² *Ob. cit.*, pp. 995-997.

1º— Un muro en frente del muelle actual, hecho de tablestacas de acero Hoesch N° IV o Krupp N° IV, u otras equivalentes, de no menos de diez y siete (17) metros con cincuenta (50) centímetros de longitud, cuyo muro tendrá una extensión de trescientos veinte y cinco (325) metros aproximadamente, incluyendo sus defensas de madera y sus anclajes; y, además, la reconstrucción de la plataforma o losa del muelle viejo en la misma extensión de trescientos veinte y cinco (325) metros. La plataforma o losa vieja del muelle actual sería demolida y reemplazada por una nueva de concreto armado de veinte y cinco (25) centímetros de espesor, extendiéndose desde la línea de las fachadas de los almacenes existentes hasta la línea de tablestacas, en una extensión de trescientos veinte y cinco (325) metros.

2º— Una nueva sección de muelle de concreto armado, de doscientos setenta y cinco (275) metros de longitud y doce (12) metros de ancho, empezando en el extremo este del muelle actual y formando una prolongación del ala de doscientos veinte y cinco (225) metros de largo, completo con sus defensas de madera y anclajes.

3º— Una muralla poligonal de mil cien (1.100) metros de longitud aproximadamente, formada con tablestacas de acero, completa con sus defensas de madera y anclajes, la que empieza en el extremo este del malecón nuevo.

4º— Un malecón de doscientos diez (210) metros de longitud, el cual forma dos alas, una de ciento cuarenta (140) metros y la otra de setenta (70) metros de largo, enfrente del Astillero Nacional.

5º— Cuarenta y cuatro (44) postes de amarre y treinta y cuatro (34) bitas que se colocarán convenientemente en los malecones.

6º— El suministro y colocación de doce (12) boyas.

7º— El dragado necesario para la construcción.

El precio total de la oferta presentada por la contratista norteamericana alcanzaba la cantidad de US\$ 600.000,00 y Bs. 1.092.000,00, a cancelarse mediante un cronograma de pagos mensuales entre mayo de 1936 y julio de 1937. La compañía, además, se comprometió a encargarse de la remoción de los 9 buques hundidos que se encontraban en diferentes puntos de la dársena, así como dos más que se encontraban cercanos al Astillero Nacional, lo anterior

por un precio que no excedería la suma de US\$ 37.000,00 y Bs. 49.000,00. La propuesta de Raymond Concrete Pile Company fue aceptada por el entonces Ministro de Obras Públicas, Tomás Pacanins, el 22 de abril de 1936, oferta que más tarde sufrirá algunas modificaciones para incluir trabajos adicionales elevando, lógicamente, el precio total de las obras.

Por otra parte, el Ejecutivo Nacional contrató a la empresa United Dredging Company, con sede en Delaware, Estados Unidos, para llevar adelante el dragado de los canales de acceso y de cabotaje, y de la dársena, a profundidades de cuatro, cinco y diez metros, de acuerdo con los trazados y especificaciones a ser discutidos con el MOP. Las obras se ejecutarían en un lapso de 10 meses, aunque sujeto a extensión en función de la cantidad de material a ser dragado, para lo cual se procedería a un reconocimiento técnico y sondeos de la dársena, y en coordinación con Raymond Concrete Pile Company, encargada de la construcción de los muelles para el debido avance de los trabajos y utilización del material dragado para el relleno de los nuevos muelles¹³. Para el mes de julio de 1937 quedaban concluidos 1.025 metros de muelles trasatlánticos con sus defensas, bitas y postes de amarre con 10 metros de profundidad; 850 metros de muelles de cabotaje con defensas, bitas y profundidad de 4 metros; y 210 metros de muelles para el Astillero Nacional con 10 metros de profundidad. Se habían dragado 3.268.000 metros cúbicos de material, ganándose al mar 150.000 metros cuadrados adyacentes al puerto para la construcción de calles y almacenes¹⁴. No sin marcada satisfacción, en agosto de 1937, el Ministro Pacanins hacía entrega de las obras al Ministerio de Hacienda, afirmando que: «Tal como están hoy los muelles, se conseguirá indudablemente el descongestionamiento del tráfico; quedando pendientes la entrega de los muelles de Cabotaje y la construcción de almacenes y depósitos que muy en breve emprenderá este Ministerio».

Al año siguiente, se le encomendó a la misma contratista Raymond Concrete Pile Company la construcción de las calles y pavimentación, además de 100 metros más en la sección de cabotaje. Adicionalmente, se construyeron 4 almacenes para los muelles transatlánticos y 2 para los de cabotaje, totalizando todos ellos 14.400 metros cuadrados de superficie techada. Los

¹³ Ob. cit., pp. 1.018-1.027.

¹⁴ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1938*, Tomo I, p. 94-B.

trabajos de pavimentación y los almacenes quedaron concluidos el 30 de octubre de 1938¹⁵.

Las obras ejecutadas durante la administración del general López Contreras, indudablemente, fueron las primeras de gran envergadura que se ejecutaron en Puerto Cabello desde los muelles de Paquet, resultando decisivas para su futura expansión en la década de los ochenta.

El gobierno de Isaías Medina Angarita (1941–1945) continuó la marcha de la modernización portuaria, pero de forma moderada, concentrada principalmente en el mantenimiento y la conexión del puerto con la red ferroviaria y vial. A tal efecto, en septiembre de 1944, el MOP contrató nuevamente a la compañía Raymond para proceder con la limpieza de tablestacas y remover su óxido, reparación de defensas, reparación y aplicación de pintura protectora de largueros (walls), pavimentación, reparación de techos en los almacenes, reparación de las losas en los muelles, entre otras obras¹⁶.

En la década de los cuarenta, la Comisión Nacional de Vialidad (CNV) a través del Plan Preliminar de Vialidad (PPV) señaló la necesidad de acometer con urgencia la construcción de puertos, tanto de cabotaje como transatlánticos: «El hecho que más llamó la atención fue la ausencia casi absoluta del transporte por agua que es el más primitivo y aun hoy el más económico de todos los transportes. Esta anomalía se debe desde luego a mala administración y no a fenómenos naturales»¹⁷. En otra parte del Plan, se afirma: «Es necesario que las carreteras, los puertos, y aeródromos sean proyectados para la carga que van a soportar de tal manera que el costo total de transporte sea el más económico para la colectividad»¹⁸. Afortunadamente, la infraestructura de Puerto Cabello había sido remozada años antes y estaba ahora en condiciones de manejar los volúmenes de mercancía, incrementados en 254,2%, al compararse con los volúmenes una década antes.

En esos años se crea la Administración General de los Servicios Portuarios, un organismo gubernamental encargado de administrar y mejorar los puertos. También se instaló equipamiento de carga mecanizada, como grúas fijas en los muelles, lo cual agilizaba la movilización de mercancías pesadas.

¹⁵ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1939*, Tomo I, pp. 66-67.

¹⁶ Ministerio de Obras Públicas, *Memoria 1945*, Tomo I, pp. 349-353.

¹⁷ Cilento Sarli, Alfredo. «Infraestructura portuaria en Venezuela siglos XIX-XX». En Boletín de la Academia Nacional de Ingeniería y Hábitat, No. 51, junio 2021, p. 65.

¹⁸ Consejo Nacional de Vialidad. *Plan Preliminar de Vialidad*, p. 16.

Tabla 1: Comercio Exterior de Puerto Cabello

AÑO		IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN			TOTAL
AÑO	TONELADAS	BOLÍVARES	VALOR MEDIO TON.	TONELADAS	BOLÍVARES	VALOR MEDIO TON.	TOTAL TONELADAS	
1937	73.994	35.241.883	476,2	23.130	19.025.471	822,5	97.124	
1938	73.413	33.038.391	450,0	17.610	7.906.372	449,0	91.023	
1939	96.690	41.003.398	424,1	16.510	8.769.908	531,8	113.200	
1940	86.809	37.447.397	431,4	14.421	4.528.339	314,0	101.230	
1941	53.182	28.948.635	544,3	18.860	8.546.358	453,1	72.042	
1942	22.562	16.088.042	713,1	13.372	9.908.107	740,9	35.934	
1943	32.690	17.369.736	513,5	11.342	6.782.707	598,0	44.032	
1944	66.805	34.818.569	521,2	8.893	5.070.315	570,1	75.698	
1945	76.169	60.078.616	800,6	11.009	10.802.616	981,3	87.178	
1946	155.365	116.325.865	748,7	13.158	12.414.901	943,5	168.523	
1947	334.295			9.806			344.101	

Fuente: Ortiz, 1949

Aparte del mantenimiento rutinario del puerto y reforzamiento estructural de sus muelles, se mejoró la conectividad férrea; en 1944 se rehabilitó el tramo Puerto Cabello–Yagua (empalme hacia la vía central), permitiendo enlazar de nuevo Puerto Cabello con el sistema ferroviario central tras años de funcionamiento irregular.

Para 1945, puede afirmarse que Puerto Cabello había dejado atrás la fisonomía de rada tradicional para convertirse en un puerto moderno apto para atender tanto buques de carga general, como tanqueros pequeños, pues ya empezaba a utilizarse para importación de productos petroleros refinados y buques de pasajeros. Además, la instalación de la Base Naval «Agustín Armario» en Puerto Cabello, inaugurada en julio de 1946, contribuyó en mucho a las mejoras portuarias, asegurando el dragado en otras áreas de la bahía y el rutinario en la dársena.

Los nuevos muelles transatlánticos y de cabotaje le aseguraron a Puerto Cabello capacidad para el manejo de 600.000 toneladas del comercio ultramarino y 500.000 toneladas de cabotaje, según el Ing. Ricardo Ortiz, consultor portuario de origen argentino contratado por el gobierno nacional. Es

importante señalar que, durante el quinquenio 1943-47, el movimiento total de carga de Puerto Cabello pasó de 115.000 a 487.000 toneladas, producto del desvío de mercancías de La Guaira por disposición del Ministerio de Hacienda, para aminorar el congestionamiento del último, así como el crecimiento de las importaciones al término de la Segunda Guerra Mundial.

El problema que ahora enfrentaba Puerto Cabello era el de interconexión con su hinterland, tal y como lo expone el mencionado consultor portuario:

...las instalaciones de Puerto Cabello han estado y por supuesto continuarán estándolo, muy mal utilizadas si se atiende por una parte a la capacidad de su zona de influencia y por otra al tonelaje que sus muelles han movido. En efecto, la zona teórica de influencia, diseñada por la comisión especial que formuló hacia 1947 el «Plan Preliminar de Vialidad», abarca una extensa superficie que, desde Colonia Tovar, parte normalmente al mar hasta alcanzar la población de Calabozo; tuerce desde allí hacia el oeste, pasando por El Baúl, Ospino, Guárico, Rio Tocuyo etc. para dirigirse luego, siguiendo aproximadamente el curso de este río, hasta su desembocadura en el Mar Caribe. Esa zona comprende una población aproximada de 400.000 habitantes y una producción agrícola de cerca de 400.000 toneladas; la existencia ganadera en ella es, por último, cercana del medio millón de cabezas. Por supuesto que la producción que todo ello implica se destina en parte al consumo de la propia masa de población que posee esta zona y en parte también al consumo de Caracas. Es presumible que este último volumen no llega al puerto, sino que utiliza la carretera. Induce a pensar esto último, el hecho de que el movimiento de cabotaje registrado hasta 1945 solo admite incrementos pronunciados en concordancia con el desvío de barcos desde La Guaira y por lo tanto con el consiguiente traslado de los barcos de menor porte hacia otros puertos, según se ha expresado oportunamente¹⁹.

Lamentablemente, el enfoque del Ing. Ortiz se centra en la idea de considerar al puerto carabobeño como subsidiario del de La Guaira en relación a Caracas, aun así, sugiere la urgencia de mejorar la conexión del terminal

¹⁹ Ortiz, Ricardo N. *La Organización de los Puertos de Venezuela*. (Caracas: Ministerio de Hacienda de los Estados Unidos de Venezuela, 1949), pp. 91-93.

portuario por vía terrestre y ferroviaria con la capital. Sin embargo, prejuiciado por los 220 km de que dista Puerto Cabello de Caracas, terminaría proponiendo como solución alterna la ampliación del puerto de Carenero²⁰.

La planificación bajo el Nuevo Ideal Nacional, propugnado por el general Marcos Pérez Jiménez (1952–1958), amén de significar un salto exponencial en las políticas de infraestructura en Venezuela, visualizó a Puerto Cabello como un centro logístico y puerto industrial al servicio de la importación de materias primas y punto de embarque para la salida de productos terminados y de otra naturaleza. Para 1953, el aeródromo de la ciudad se había convertido en un moderno aeropuerto que funcionaría como uno alternativo al terminal de Maiquetía²¹, elevado a la categoría de aeropuerto internacional de carga (1967) durante el gobierno del Presidente Raúl Leoni²². Aunque durante la administración perejimenista no se incrementaron los frentes de atraque, en 1956 se construirá un almacén adicional de 3.000 metros cuadrados y un edificio para talleres y garages de 2.700 metros cuadrados²³. Dos años más tarde, se termina el moderno edificio de la Capitanía de Puertos y se adelantan obras de pavimentación e instalación de defensas.

Bajo esta administración fue construido el Astillero Nacional inicialmente manejado por el Instituto Autónomo Diques y Astilleros Nacionales (IADAN), hoy conocido como DIANCA, que comprendía un dique seco, talleres y toda la infraestructura conexa; los trabajos fueron encomendados al consorcio ítalo-venezolano Cidoni S.P.A./SOVEC. Las obras comenzaron en 1955 en el valle de Santa Lucía, adyacente a la zona portuaria, concluyéndose los trabajos en diciembre de 1957. El dique seco de Puerto Cabello, con capacidad para recibir buques de hasta 30 mil toneladas, costó alrededor de 120 millones de bolívares de la época. En noviembre de ese mismo año, en el marco de la rehabilitación de la red ferroviaria, el general Pérez Jiménez pone en funcionamiento el Ferrocarril Puerto Cabello–Barquisimeto, quedando en proyecto otros ramales que incluían, por ejemplo, Acarigua. Mayor impacto tuvo el desarrollo de la infraestructura vial en estos años. Para la región central, el gobierno impulsó la

²⁰ *Ibídem*, p. 97.

²¹ Ministerio de Obras Públicas. *Memoria 1954*, Tomo I, p. 48.

²² Sabatino Pizzolante, José Alfredo. *Historia y Presencia de una Cámara Centenaria. 130 años de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello*. (Columbia SC: Amazon, 2025), p. 344.

²³ Ministerio de Obras Públicas. *Memoria 1957*, Tomo I, p. 74.

construcción de la Autopista Regional del Centro, un sistema de autopistas dividido en tramos: Caracas–Tejerías (pasando por los Valles de Aragua) y Valencia–Puerto Cabello. Estas autopistas, concebidas con altos estándares de la época (calzadas dobles de alta velocidad), tenían un propósito explícito como lo era el de integrar los principales centros industriales y de consumo con sus puertos marítimos.

Paralelamente a las conexiones de transporte, las políticas del Nuevo Ideal Nacional incluyeron la promoción de industrias básicas situadas en la órbita de Puerto Cabello. Un caso ilustrativo es la industria petroquímica. En 1956 se creó el Instituto Venezolano de Petroquímica (IVP) y se decidió ubicar su primer complejo de plantas en Morón, una localidad costera apenas 25 km al oeste de Puerto Cabello. Por otra parte, a fines de 1957 la empresa petrolera Mobil había iniciado la construcción de la Refinería «El Palito» al oeste del puerto, la cual entraría en operación en 1961 con capacidad de 10 millones de barriles/año.

Todos estos proyectos configuran lo que podríamos llamar la industrialización del litoral carabobeño, esto es, una zona costera-industrial conectada directamente al puerto para insumos y productos, al servicio de la creciente industrialización que se produce en Valencia y ciudades cercanas, y la producción del centro-occidente del país.

Resulta interesante mencionar que el Ministerio de Obras Públicas, en 1959, contrató un Estudio del Puerto Industrial de Puerto Cabello, comenzó la pavimentación de los muelles con concreto armado y la instalación de la primera báscula dentro de la zona portuaria²⁴.

Como colofón de la etapa 1936–1958, se puede afirmar que si bien la caída del gobierno de Pérez Jiménez (23 de enero de 1958) significó para Puerto Cabello que, proyectos como la consolidación del ferrocarril y ciertas ampliaciones portuarias, quedaran inconclusas, la infraestructura ya construida permaneció y sería aprovechada en la era democrática subsiguiente. Puerto Cabello pasó por un proceso sostenido de modernización, dejando atrás los muelles decimonónicos, contando en adelante con muelles idóneos para atender buques de mayor capacidad y un importante volumen de mercancías.

²⁴ Ministerio de Obras Públicas. *Memoria 1960*, p. 323. Lamentablemente, dicho estudio no ha podido ser localizado a la presente fecha para su consulta.

EL EJE INDUSTRIAL TEJERÍAS–VALENCIA–PUERTO CABELLO: LOGÍSTICA Y ECONOMÍA INTEGRADA

El concepto de eje industrial Tejerías–Valencia–Puerto Cabello alude a la franja centro-norte de Venezuela que, a mediados del siglo XX, concentró buena parte del desarrollo manufacturero fuera de Caracas. Este eje abarca geográficamente desde el sector de Las Tejerías (en el límite entre Aragua y Miranda, punto de entrada a los Valles de Aragua desde Caracas), pasando por Maracay y los valles agrícolas de Aragua, hasta la ciudad de Valencia en Carabobo y, finalmente, el puerto de Puerto Cabello en la costa carabobeña. Se trata de una alineación que siguió en gran medida la ruta de la antigua carretera central y luego de la Autopista Regional del Centro, conectando zonas complementarias: centros urbanos-industriales interiores (Maracay, Valencia) con sus puertos marítimos naturales (La Guaira para Caracas, y Puerto Cabello para Valencia y el centro-occidente).

Desde la perspectiva histórica, la articulación de este eje fue un proceso deliberado de desconcentración industrial. Durante la primera mitad del siglo XX, Caracas había sido el principal núcleo industrial emergente (atrajo industrias ligeras, ensambladoras, etc., al calor de la renta petrolera). Sin embargo, ya en los años 40 se veía la necesidad de diversificar la localización industrial para evitar la sobrecarga de la capital, siendo Valencia un interesante ejemplo por el esfuerzo de su dirigencia política y empresarial.

Un conjunto de factores contribuyó a la materialización de la industrialización en la región, entre los que destacaron la planificación pública, la inversión privada y las políticas de incentivos fiscales. En el ámbito político, en tiempos de la gobernación del estado Carabobo por José Rafael Pocaterra (1941-1943), se elabora el Plan de Fomento y Expansión Económica regional, con ocasión de la «Conferencia Consultiva de Producción del Estado Carabobo»; en esa oportunidad, Pocaterra convocó a industriales, agricultores, comerciantes, profesionales y otros sectores a sumarse al desarrollo económico de la región. En 1951, además, con ocasión de la VIII Asamblea de Fedecamaras, el Concejo Municipal de la época dictó una resolución en la que ofrecía terrenos y exoneraciones tributarias para las industrias que se establecieran en los ejidos municipales²⁵.

²⁵ En 1936 se había registrado un importante acontecimiento con la creación de la Unión de Industriales de Valencia, que sería la actual Cámara de Industriales del estado Carabobo.

En 1954, la municipalidad porteña también ofreció grandes facilidades a los importadores e industriales para el fomento de nuevas empresas, entre las que se pueden mencionar la exoneración de patentes de impuestos municipales por los tres primeros años, una zona industrial de 300.000 metros cuadrados, muelles con una extensión de 2.000 metros, energía eléctrica a buen precio, etc²⁶. Sin embargo, la dirigencia política de aquellos años no estuvo a la altura para promover la industrialización, a pesar de que algunos capitales privados se establecieron en la ciudad. A pesar de lo anterior, empresas de importancia crecieron o se establecieron en la ciudad y en el municipio Mora, que entonces formaba parte del Distrito Puerto Cabello, nos referimos a la empresa Las Llaves, S.A., The Venezuela Meat Export Co. (mejor conocida como La Congelación), Sociedad Pérez Mena, Sucesor –propietarios de la Compañía Industrial Venezolana Productor (C.I.V.A.M.)–, Harinera Industrial Venezolana (SAHIV), C.A. Venezolana Pulpa y Papel (VENEPA), Molinos Nacionales, C.A. (MONACA), Compañía Shell de Venezuela, Ltd. y Socony Mobil Oil Co. de Venezuela. Según estimaciones de la Cámara de Comercio local, el puerto manejó el año 1957 620.340 toneladas de mercancía²⁷.

Lo cierto es que en la década de 1950 el régimen de Pérez Jiménez impulsó activamente la creación de estos parques industriales, estableciéndose plantas manufactureras de diversos sectores: automotriz, metalmecánica, químicas, textiles y de alimentos, que surgieron no solo en Valencia, sino también en Maracay y Las Tejerías. De hecho, se podría afirmar que este eje industrial se extendía desde Las Tejerías hasta Morón, eje que desde luego dependía en gran medida de la infraestructura de transporte y logística que unía a sus componentes. Sobre el eje industrial que descansaba logísticamente en el terminal porteño, José Antonio Pardiñas acertadamente acota:

...El Estado Carabobo al no tener riquezas de minerales ni de petróleo, inteligentemente se posicionó en lo que desde mediados del sigloXIX había hecho con éxito, que era tener una industria manufacturera centrada en Valencia, pero abierta a distribuirse a sus municipios vecinos con énfasis en Puerto Cabello y Morón, en donde el Estado decidió realizar grandes inversiones en la Petroquímica, el Dique Seco, la Refinería de El Palito, y en dirección hacia La Victoria empezaron a surgir

²⁶ Aviso aparecido en la publicación *Mar y Tierra*, Puerto Cabello, No. 4, de octubre de 1954.

²⁷ Cámara de Comercio de Puerto Cabello. *Así Progresa Puerto Cabello*. (Valencia: CCPC, 1959), p. 77.

industrias en San Diego, Guacara, Los Guayos, San Joaquín, Mariara y después del túnel de La Cabrera las ciudades de Maracay, Cagua, La Victoria e incluso hasta Tejerías²⁸.

En este sentido, las mejoras portuarias y de transporte descritas anteriormente fueron determinantes. Puerto Cabello se transformó en el terminal marítimo natural de todo ese eje, ya que por él ingresaban las materias primas importadas para las fábricas (por ejemplo, trigo para las molinerías de harina en Carabobo y Aragua, harina y cereales, algodón para las textileras, fertilizantes, hierro y acero, maquinaria y repuestos, entre otros) y también salían por él productos exportables de la zona (aunque en los años 50 la exportación no petrolera era modesta, Puerto Cabello embarcaba algunos productos industriales incipientes como aceites comestibles, cemento, cerámica, telas, además de los tradicionales café y cacao que seguían usando este puerto).

Elemento esencial en este esquema, importante mencionarlo, fue la integración carretera materializada en la Autopista Regional del Centro (ARC), incluido el tramo Valencia-Puerto Cabello que redujo sensiblemente los tiempos de tránsito, aunque no pueda decirse lo mismo de la conexión ferroviaria.

El eje industrial Tejerías–Valencia–Puerto Cabello–Morón fue, en suma, un conglomerado urbano-industrial de alta interdependencia que encontró en Puerto Cabello un nodo logístico crucial para su éxito. Sin un puerto moderno, las industrias de Carabobo, Aragua y aquellas ubicadas en Morón habrían enfrentado cuellos de botella logísticos. Por el contrario, con Puerto Cabello, este eje contó con un terminal marítimo idóneo conectado con los mercados internacionales y una puerta de entrada para maquinarias, repuestos e insumos fundamentales en aquella etapa de despegue industrial venezolano.

IMPACTO URBANO Y SOCIAL EN LA CIUDAD DE PUERTO CABELLO

Las transformaciones económicas y de infraestructura ocurridas entre 1936 y 1958 tuvieron repercusiones profundas en el tejido urbano y social de Puerto Cabello. De ser hasta entrado el siglo XX una pequeña ciudad portuaria y confinada esencialmente a la península entre la bahía y la sabana de Campo Alegre hacia al sur, en donde se concentraba su centro urbano, Puerto Cabello se expandió territorial y demográficamente durante estas décadas, alterando su

²⁸ Pardiñas, José Antonio. *Carabobo Comercial e Industrial. Dos siglos de historia*. (Columbia SC: Leonardo Petit Ediciones/Amazon, 2025), p. 315.

fisonomía y las condiciones de vida de su población. Uno de los primeros indicios de cambio fue un crecimiento demográfico de importancia. En 1936, la población alcanzaba 20.622 habitantes, incrementada en un 66,73% en 1950. Ya para 1961 la población alcanzaba 76.902 habitantes²⁹.

Tabla 2. Censos de Población (1936-1961)

Años	Habitantes	Fuentes
1936	20,622	Censo Municipal
1941	22,087	Censo Municipal
1950	34,382	Censo Nacional
1961	76,902	Censo Nacional

Fuente: Curiel Aular, 1965: 127

No es difícil advertir que la apertura de nuevas fuentes de trabajo atrajo migrantes internos desde regiones rurales circundantes, en busca de empleo. Asimismo, la posguerra trajo consigo inmigración extranjera, ya que Puerto Cabello fue puerto de entrada de contingentes de inmigrantes europeos (españoles, italianos, portugueses principalmente) durante finales de los años 40 y la década siguiente. Muchos de esos inmigrantes se establecieron en la región central, algunos echaron raíces en el puerto, contribuyendo a dinamizar oficios (panaderías, comercio, pequeñas industrias, etc.) y agregando diversidad cultural a la sociedad porteña. Por ejemplo, familias italianas introdujeron restaurantes y pastelerías, mientras que las españolas y portuguesas abrieron carpinterías, pequeños comercios, talleres y algunas panaderías.

El gobierno, consciente de la necesidad de planificar el crecimiento urbano, emprendió proyectos de vivienda e infraestructura urbana. Ya en 1937, bajo López Contreras, el recién creado Banco Obrero contrató la construcción de 400 casas en el sector Valle Seco (hoy llamada Urbanización «Rancho Grande»). Este desarrollo, ejecutado por la firma de ingenieros Guinand & Zuloaga, ocupó 80 hectáreas y constituyó la primera expansión importante de la ciudad más allá de sus límites tradicionales. En años posteriores, el Banco Obrero continuó levantando unidades habitacionales en zonas como Bartolomé Salom. El establecimiento de la Base Naval «Agustín Armario» y la construcción

²⁹ Curiel Aular, César. *Puerto Cabello. Origen y Evolución de la Urbe*. (Valencia: Editorial Alfabeto, C.A., 1965), pp. 125-127.

del Astillero Nacional, también impulsaron la necesidad de residencias para los oficiales y personal de las contratistas. De hecho, se inauguró el Conjunto Residencial «Cumboto», destinado principalmente a profesionales y comerciantes de clase media, así como otro conjunto residencial localizado en el entonces municipio Mora, bajo el nombre de «Palma Sola».

El perfil económico y laboral de la ciudad también se transformó. Tradicionalmente, la economía local giraba en torno a la actividad portuaria (agencias navieras, agencias aduaneras, almacenes, etc.), el comercio local y la pesca. Con la modernización del puerto y la llegada de algunas industrias, emergieron nuevos tipos de empleo: trabajo fabril (en molinos, fábricas textiles, talleres navales), empleos en la construcción (durante los proyectos de obras públicas) y un notable aumento del funcionariado público (debido a la presencia de entes como la Capitanía de Puerto, la Aduana, la Base Naval, la refinería, etc.). Esto explica por qué para mediados de la década de los 50, la ciudad contaba con 14 agencias aduaneras, 9 agencias navieras, 5 agencias bancarias, 8 compañías y agentes de seguro, 6 concesionarios de vehículos y un importante número de comercios. Como era lógico esto se reflejó en los ingresos municipales de forma ostensible.

Tabla 3. Cuadro comparativo de ingresos municipales

Años	Bolívars
1921	9,082.66
1947	71,819.83
1950	138,440.39
1951	124,795.10
1952	160,029.58
1953	147,521.48
1957	162,183.16
1959	180,727.44
1960	171,463.44

Fuente: Curiel Aular, 1965: 165-166

En el aspecto social y cultural, la bonanza portuaria-industrial tuvo efectos contrastantes. Por un lado, aportó prosperidad, ya que la ciudad contaba ahora con hoteles modernos (por ejemplo, el Hotel y Balneario «Cumboto»,

inaugurado en 1956 con 80 habitaciones frente al mar, impulsado por la alcaldía, empresarios locales y la corporación de turismo), clubes sociales (como el Club Ítalo-Venezolano fundado por inmigrantes y el Club Los Rivales), cines y tiendas que atendían a una población con mayor poder adquisitivo que décadas atrás. Puerto Cabello llegó a ser calificada como la «Ciudad Cordial» de Venezuela, renombre apoyado por su crecimiento y cierta atmósfera cosmopolita dada por la presencia de marinos extranjeros en puerto y de comunidades inmigrantes. Se desarrolló un incipiente turismo local aprovechando las playas cercanas al Palito y se construyeron nuevos espacios públicos como El Malecón.

Por otro lado, el crecimiento rápido también trajo desafíos. Hacia fines de los años 50 se evidenciaba un déficit de servicios públicos (agua, drenajes, electricidad) en las zonas de expansión. Los barrios populares crecieron más rápido que la capacidad de dotación de infraestructura urbana. Sectores como Rancho Grande sufrían carencias de agua potable regular, debiendo implementarse planes de emergencia. El hospital local quedó pequeño frente a una mayor población, lo que requería de ampliaciones. La municipalidad de Puerto Cabello, pese a los aportes fiscales del puerto, enfrentó limitaciones administrativas bajo el control centralista.

No puede obviarse, además, el impacto militar en la vida local. La Base Naval se integró a la ciudad físicamente (sus instalaciones ocupaban una península al norte), y socialmente significó la presencia de un contingente de miles de marinos. Esto generó dinamismo económico (la base adquiría suministros locales) pero también cierto fraccionamiento social; la oficialidad vivía en zonas residenciales separadas, la tropa a menudo provenía de otras regiones y temporariamente residía en la base, con poca interacción con la población civil salvo en espacios de recreación.

La transformación portuaria de 1936–1958 cambió para siempre el rostro de Puerto Cabello. De una ciudad portuaria tradicional, relativamente pequeña y encerrada en su casco histórico, emergió una ciudad más extensa, industrializada y diversa. Los habitantes porteños pasaron de vivir de espaldas a un puerto confinado, a convivir con un puerto en expansión que penetraba la ciudad con nuevas instalaciones y atraía a gentes de distintas latitudes. Este período sentó las bases para el Puerto Cabello contemporáneo, un centro urbano-industrial con fuerte identidad portuaria. Los beneficios económicos fueron innegables —empleo, ingresos fiscales, modernización urbana—, pero también surgieron retos de planificación urbana y equidad social que las

administraciones municipales tendrían que atender.

CONSIDERACIONES FINALES

Entre 1936 y 1958, Puerto Cabello vivió una transformación que ilustra a pequeña escala el proyecto de modernización de Venezuela en el siglo XX. De ser una modesta rada colonial adaptada no sin cierta dificultad a los nuevos tiempos, el puerto fue objeto de continuas inversiones públicas que lo convirtieron en un moderno puerto, diversificado e integrado a las redes de transporte y producción del país, acorde a las ambiciones industriales del país. La conformación del eje Tejerías–Valencia–Puerto Cabello fue quizás la máxima expresión de esta idea, aún antes de que se le denominara así formalmente. Para 1958, los elementos esenciales del eje estaban en marcha, esto es, ciudades industriales en el interior, vías modernas conectándolas y un puerto que servía de puerta al mundo. Las políticas públicas desempeñaron un papel crucial en este proceso. Los gobiernos venezolanos de la etapa post-gomecista identificaron los puertos como eslabones críticos para diversificar la economía más allá del petróleo.

El impacto local de estos cambios fue inmenso. La ciudad de Puerto Cabello creció en población, se expandió fuera del tradicional y antiguo centro urbano, junto a la diversificación social con la llegada de contingentes migratorios tanto internos como extranjeros.

Puerto Cabello fue objeto, desde 1936, de una política sostenida de inversión pública orientada principalmente a la modernización de su infraestructura física. La construcción y ampliación de muelles, los sucesivos dragados, la recuperación de áreas ganadas al mar, la edificación de almacenes, el desarrollo de conexiones ferroviarias y viales y, posteriormente, la construcción del astillero, evidencian una clara y continua política de Estado hacia la búsqueda de dotar al puerto de capacidades operativas acordes con los requerimientos de cada etapa del desarrollo económico venezolano. Esta orientación permitió que el terminal se consolidara como pieza clave del eje industrial Tejerías–Valencia–Puerto Cabello y como uno de los principales nodos logísticos del país.

El proceso histórico aquí analizado, sin embargo, también merece una lectura crítica ya que permite advertir una contradicción en la planificación portuaria estatal, pues mientras prestó especial atención a la modernización de la infraestructura en términos de más muelles, patios y calado, poca o ninguna

atención prestó a la administración y gerencia portuaria, lo que explica el fracaso de los Servicios Portuarios Nacionales y el Instituto Nacional de Puertos como entes administradores y, años más tarde, los discutibles avances alcanzados por el proceso de descentralización (1991) y reversión portuaria (2009). En otras palabras, el énfasis estatal se concentró en las obras civiles, pero no en la construcción de una gobernanza portuaria moderna, flexible y orientada a la competitividad internacional. Esta omisión resultó particularmente crítica en el momento en que el comercio marítimo mundial experimentó la revolución de la contenedorización y el auge del trasbordo como negocio estratégico en el Caribe, fenómeno frente al cual Puerto Cabello no logró adaptarse con la misma rapidez ni visión de sus competidores regionales como, por ejemplo, los ubicados en Colombia y Panamá.

Los puertos públicos de uso comercial que conforman el sistema portuario nacional, han sido víctimas de esta contradicción, especialmente, Puerto Cabello que, pese a contar con una infraestructura de importancia y una ubicación geográfica privilegiada dentro del Caribe sur, no desarrolló un terminal especializado para el manejo de carga contenedorizada, ni consolidó una estrategia integral que permitiera atraer operaciones de trasbordo internacional. De igual forma, la ausencia de decisiones sostenidas respecto al incremento del calado operacional limitó progresivamente su capacidad para atender buques de nueva generación, reduciendo su competitividad frente a otros puertos caribeños que sí avanzaron hacia modelos logísticos altamente especializados. La paradoja histórica es evidente: uno de los puertos con mejores condiciones naturales y con una infraestructura acumulada significativa quedó rezagado precisamente en el segmento que definiría el comercio marítimo contemporáneo.

La responsabilidad, claro está, no puede atribuirse a una sola administración. El proceso de descentralización portuaria introducido en las últimas décadas del siglo XX, aunque generó expectativas de eficiencia operativa y modernización administrativa, no logró consolidar un modelo estable de planificación estratégica de largo plazo ni resolver las debilidades estructurales de gestión. La lógica regional, el clientelismo político y la fragmentación de decisiones limitaron la capacidad de desarrollar políticas públicas integrales que alinearan infraestructura, operación y mercado internacional. Por su parte, el proceso posterior de reversión o recentralización bajo la creación de Bolipuertos, S.A. tampoco corrigió las deficiencias históricas.

Si bien implicó el retorno del control operativo al Estado central, no se tradujo en una planificación portuaria de mediano y largo alcance orientada a la especialización ni en una modernización gerencial capaz de insertar plenamente al puerto en la dinámica competitiva regional. Antes bien, la transición evidenció continuidad en la ausencia de una visión técnica sostenida, manteniéndose la tendencia histórica a priorizar la infraestructura física sin un modelo estratégico de gestión que acompañara su evolución. Ejemplo de lo anterior son el Terminal Especializado de Contenedores (TEC) construido en el puerto de La Guaira, a todas luces hoy subutilizado, y el fallido y paralizado proyecto de un terminal de contenedores en el sector La Salina de Puerto Cabello, por parte de la empresa China Harbour Engineering Company Limited (CHEC), que no superó el 15% de ejecución del proyecto.

En consecuencia, el análisis histórico permite concluir que la principal deficiencia de Puerto Cabello no ha sido la falta de inversión en su infraestructura, como lo demuestra su notable transformación desde 1936, sino la falta de planificación administrativa y estratégica para adecuarlo a las transformaciones y exigencias del comercio marítimo global. La historia del puerto revela, en este sentido, un patrón recurrente que se manifestó en grandes obras y decisiones de ingeniería acompañadas por una débil institucionalidad gerencial. Desde esta perspectiva, la evolución del puerto constituye no solo una historia de modernización exitosa en términos de infraestructura, sino también un caso emblemático de oportunidades parcialmente desaprovechadas. Puerto Cabello logró convertirse en un puerto moderno para la economía del siglo XX, pero no completó la transición hacia el modelo portuario competitivo del siglo XXI, caracterizado por terminales especializados, altos niveles de eficiencia logística y clara orientación hacia el negocio del contenedor y el transbordo.

BIBLIOGRAFÍA

I. FUENTES PRIMARIAS

DOCUMENTOS OFICIALES

Venezuela. Ministerio de Obras Públicas. *Memoria*. Caracas: Imprenta Nacional, 1937, 1938, 1945, 1957 y 1960.

Venezuela. Ministerio de Fomento. *Memoria*. Caracas: Imprenta Nacional, 1956–1958.

Venezuela. Consejo Nacional de Vialidad. *Plan Preliminar de Vialidad*. Caracas:

Ministerio de Obras Públicas, Segunda Edición. 1950.

Junta de Gobierno de Venezuela. *Mensaje al Congreso Nacional. Memoria de Hacienda y Obras Públicas*. Caracas, 1959.

Venezuela. Ministerio de Comunicaciones, Dirección de Marina Mercante. *Guía de navegantes. Capitanía de Puerto de Puerto Cabello*. Publicación no. T-62C. Caracas, 1968.

Ortiz, Ricardo N. *La organización de los puertos de Venezuela*. Caracas: Ministerio de Hacienda de los Estados Unidos de Venezuela, 1949.

DOCUMENTOS INSTITUCIONALES

Cámara de Comercio de Puerto Cabello. *Así progresa Puerto Cabello*. Valencia: CCPC, 1959.

Cámara de Comercio de Puerto Cabello. *Reorganización de los servicios portuarios. XVI Asamblea Anual de Fedecámaras*, Cumaná, 1960.

Cámaras de Comercio Nacionales. *Primera Convención Nacional de Cámaras de Comercio Portuarias*. Conclusiones. La Guaira, 1965.

Fedecamaras. *Documentación de la Comisión Especial para el Estudio de los Problemas Portuarios*. Mimeografiado, 1970.

Universidad de Carabobo. *La Universidad de Carabobo y el desarrollo del área regional*. Seminario, Valencia, 1964.

International Bank for Reconstruction and Development. *The Economic Development of Venezuela*. Baltimore: Johns Hopkins Press, 1961.

INFORMESTÉCNICOS Y PROYECTOS

Frederic R. Harris Engineering Corporation. *Proyecto de mejora y ampliación de Puerto Cabello. Fase II: Estudio de factibilidad técnico-económica*. Caracas: Ministerio de Obras Públicas, 1965.

Instituto F.C. del Estado. *Construcción de la línea Puerto Cabello–Barquisimeto. Propuesta presentada al Cnel. Oscar Mazzei, Ministro de Comunicaciones, 9 de febrero de 1953*. Archivo del autor.

República de Venezuela. *Instituto Nacional de Puertos y D.I.T. Harris, S.A. Plan maestro de Puerto Cabello*. Volumen ejecutivo. Caracas, 1977.

TESTIMONIOS

Depons, Francisco. *Viaje a la parte oriental de Tierra Firme en la América meridional*. 2 vols. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1960.

II. FUENTES SECUNDARIAS

LIBROS Y MONOGRAFÍAS

- Abreu Olivo, Edgar, Zuly Martínez, y otros. *Entre campos y puertos: Un siglo de transformación agroalimentaria en Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 2001.
- Arcila Farías, Eduardo. *El régimen de la Compañía Guipuzcoana en Venezuela (1730–1785)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1950.
- Cilento Sarli, Alfredo. *Infraestructura portuaria en Venezuela, siglos XIX–XX*. Caracas: Academia Nacional de Ingeniería y Hábitat, 2021.
- Cilento Sarli, Alfredo, y J. J. Martín. *Lecturas apropiadas de la historia de la ingeniería en Venezuela*. Caracas: Academia Nacional de Ingeniería y Hábitat, 2010.
- Curiel Aular, César. *Puerto Cabello: Origen y evolución de la urbe*. Valencia: Editorial Alfabeto, 1965.
- Fundación Polar. *Diccionario de historia de Venezuela*. 2ª ed. Caracas: Fundación Polar, 1997.
- Núñez Pérez, Luis, ed. *Valencia 2000 hoy*. Valencia: Alfa Impresores, 1998.
- Olivar, José Alberto. *Automovilismo, vialidad y modernización*. Caracas: Academia Nacional de la Historia / Bancaribe, 2014.
- Páez Capriles de Topel, Cora, y Tulio Hidalgo Vitale. *Relectura de Valencia: Una bitácora de papel*. 2ª ed. Valencia, 2014.
- Padrón G., M. A. *Valencia de agropecuaria a industrial: Historia de la Cámara de Industriales del Estado Carabobo*. Valencia: CIEC, 1977.
- Pardiñas, José Antonio. *Carabobo comercial e industrial: Dos siglos de historia*. Amazon, 2025.
- Rojas, Reinaldo. *Entre rieles: Historia del ferrocarril en Venezuela*. Ediciones Moon, 2014.
- Sabatino Pizzolante, José Alfredo. *Historia y presencia de una cámara centenaria: 130 años de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello*. 2ª ed. Amazon, 2025.
- Sabatino Pizzolante, José Alfredo. *Port privatization in Venezuela*. MScthesis, University of Wales College of Cardiff, 1992.

ARTÍCULOS EN PUBLICACIONES PERIÓDICAS

- Banko, Catalina. «El puerto de La Guaira y la actividad mercantil en la Venezuela agroexportadora (siglo XIX)». *Anuario de Estudios Bolivarianos* 15, no. 16 (2009).