

# «FORMAD EMPREENDEDORES CRIOLLOS»

Tomás Straka

*Crear una clase empresarial fue uno de los grandes anhelos de la recién fundada República de Venezuela en 1830. Para ello se llevaron a cabo reformas liberales que chocaron con una sociedad contraria al libre mercado. En la década de 1870 se vuelven a impulsar los negocios, pero muy vinculados con el Estado, lo que inaugura un tipo de relación que se mantendría con las petroleras. Con todo, aparecen los primeros emprendedores modernos.*

LO QUE ACABABA DE OCURRIR dejó a todos sorprendidos. Esas cosas no pasan. No, por lo menos, en Venezuela. Arriesgando su capital, entreviendo oportunidades en una ciudad que apenas empezaba a cambiar, pero sobre todo —y esto es lo que los tiene boquiabiertos— sin ayuda del Estado, dos emprendedores, Félix Rivas y Rafael Henrique, han montado un tranvía en Caracas.

Y no sólo eso: el tranvía, impulsado por dos mulas (la gente lo llamará «el tranvía de caballitos»), funciona razonablemente bien y hasta está dando ganancias. No será así todo el tiempo y con los años aparecerán las quejas, hasta convertirlo en una especie de guinda folklórica, lenta, ineficiente y costosa, para la ciudad. Pero eso será después. Estamos en 1882 y, como señala el ejemplar de *La Opinión Nacional* del 18 de febrero, en una nota significativamente titulada «Espíritu de empresa»: «los excelentes resultados del tranvía establecido en Caracas, que exceden aún las esperanzas que habían concebido los progresistas sujetos que acometieron esta empresa con sus propios recursos, sin contar con los fondos de

la Tesorería y confiados sólo en la efectividad de la paz que hace práctica la Administración del Regenerador de la República...», son un indicio de que las cosas están marchando bien, muy bien. Como le corresponde a este periódico, órgano oficioso del Regenerador —otro de los tantos títulos con los que la lisonja nacional le rindió tributo a Antonio Guzmán Blanco: el Ilustre Americano, el Sol de Abril, el Pacificador, el Civilizador—, sostiene que a las virtudes de su gobierno se debía una empresa así, moderna, eficiente, rentable. Más allá de eso, la nota también nos dice mucho de lo que ha sido, desde su fundación como repúblicas, hacer negocios en Venezuela, así como de la manera en que han estado en el centro de lo que el país quería ser. Por algo el tranvía de Caracas podía ser usado como prueba de la gran Regeneración nacional.

Los negocios son síntomas muy claros de lo que pasa en una sociedad; de sus patrones de comportamiento y consumo, de sus valores, problemas, esperanzas y temores. Y cuando una sociedad —como la venezolana desde que se separó de Colombia La Vieja en

1830— se ha propuesto ser capitalista, lo es en grado mayor. La alegría y la sorpresa con la que el periódico habla del tranvía, cuando ya ha pasado medio siglo desde la puesta en práctica de vastas reformas liberales encaminadas a meter al país en el sistema capitalista, nos dicen, por lo tanto, mucho del alcance de esas reformas y de lo lejos que estábamos de lo soñado: en primer lugar, que no es un hecho social la inversión privada; por lo menos no en cosas de envergadura. De otro modo no fuera una noticia cubierta con igual despliegue y ponderada con semejante entusiasmo. Para ese momento sólo funciona en el país un ferrocarril, entre Aroa y Tucacas, aunque los trabajos del de Caracas a La Guaira van a toda marcha; y algunas minas y empresas de navegación lacustre, fluvial y de cabotaje, susceptibles de ser consideradas negocios en un sentido que va más allá de la usura más básica y del negocio de la exportación y la importación; de lo que despectivamente llamaban el «comercio canastillero» de los comerciantes «enfranelados». También se está formando un banco en Maracaibo y



Ilustración: Michelle Martin

otro en Caracas, lo que históricamente no es poca cosa: es el paso de la burguesía mercantil a la financiera. Pero la diferencia fundamental entre todo aquello y el tranvía de Caracas (también pudiera decirse lo mismo de la «Petroliá» del Táchira), es que es una inversión netamente privada, hecha sin el concurso de los fondos públicos y sólo ateniendo a las oportunidades del mercado, no de las relaciones. Y además, hecha por dos venezolanos. Es decir, es un ejemplo de aquello en lo que soñamos desde 1830: un capitalismo auténtico y vernáculo.

O lo que es lo mismo: un capitalismo que no funcione como el que, en una escala muy reducida, teníamos en Venezuela; ese en el que lo normal era que los negocios pasaran siempre por el tamiz del jefe del Gobierno, porque aún lo que pudiera decirse un Estado era demasiado rudimentario para ser llamado como tal. Guzmán Blanco, en este sentido, fue el primer gran artífice de los negocios en Venezuela. No es que antes no haya habido ricos negociantes o emprendedores de renombre; baste pensar en las reformas

de libre mercado de la década de 1830 y en la intensa reacción que generaron de la mano del Partido Liberal, que ya plantea, para 1840, la intervención estatal; o en la pésima fama que los agiotistas (los «logreros», como los llamaban despectivamente) llegaron a tener, en una sociedad donde el valor de la igualdad y los valores cristianos en contra de la usura tenían más peso que los de la libertad y el éxito económico, como leemos en textos fundamentales en la historia de nuestras

con el que esperaba impulsar a Venezuela hacia el progreso tuviera éxito, era necesario atraer capitales (que de forma angustiante escaseaban en el país), algo que no se entendía desde la década de 1830.

Guzmán sabía del oro de Guayana, de los diamantes, el asfalto, las salinas, la sarrapia, el guano de la Isla de Aves; sabía que en Venezuela, por legado español, la mayor parte de esos recursos son propiedad del Estado, lo que le da algunas ventajas; sabía que pocas cosas

***Guzmán garantiza la paz y ofrece los recursos en concesiones, es decir, los vuelve oportunidades de negocios a quienes estén dispuestos a explotarlos. ¿Qué garantía ofrece? La mejor: él mismo***

ideas, redactados por hombres como Fermín Toro, que en 1845 ya plantea tesis socialistas. Estos logreros, primeros retoños de nuestras reformas capitalistas y malvados por excelencia de nuestra historia, algo nos dicen de un empresariado en ciernes. Guzmán comprendió que para que el programa

movilizaban más capitales en el mundo de entonces que los ferrocarriles, y que pocas, por lo mismo, dinamizaban igual a la sociedad y a los espacios. Pero sabía también que una república llena de sobresaltos, en la que las guerras se sucedían con más exactitud que nuestras estaciones de «verano» e «invierno»,

con saqueos, bandidaje y gobiernos inestables; con los fondos públicos deshechos y con escasas seguridades sobre la propiedad, difícilmente esos capitales llegarían. Así diseña una nueva estrategia: él garantiza la paz, como en términos generales lo hizo por dos décadas, y ofrece los recursos en concesiones, es decir, los vuelve oportunidades de

**El Estado —o sus antecesores caudillescos— será mágico desde el principio: prácticamente sin el concurso de la sociedad, sino por sus sortilegios —negociando acá, pactando allá, prometiendo a veces lo imposible— aparecen ferrocarriles, vapores, puentes**

negocios a quienes estén dispuestos a explotarlos. ¿Qué garantía ofrece? La mejor: él mismo. Por algo es el «Centro y Jefe de la Revolución», como lo llaman. Se hace socio de cada uno de los inversionistas que llegan y logra lo que anda buscando: fondos para dinamizar al país (y, también, fondos para hacerse inmensamente rico). José María Rojas, su amigo desde la escuela, es el encargado de administrarle los pesos y su bisagra con las casas comerciales. La Compañía de Crédito de Caracas, futuro Banco de Venezuela, es un negocio suyo y de los comerciantes de la capital, en el que tiene como mago de las finanzas a su concuñado Manuel Antonio Matos. El general William Pile, amigo del entonces presidente de Estados Unidos, Ulysses Grant, y embajador en Venezuela, es el contacto de Guzmán con ese país y el cerebro y la fuente de los fondos del ferrocarril y los vapores del Orinoco.

Con este sistema inaugura una lógica que se mantendrá en el siguiente siglo: es el Estado el que propone y aúpa los negocios; son las relaciones con el poder las que los favorecen. La relación de Juan Vicente Gómez con las petroleras no es esencialmente distinta a la que Guzmán establece con los inversionistas de entonces; se hacen bajo el mismo andamiaje legal y, sobre todo, con un perfecto desconocimiento (incluso en las mismas petroleras) de la dimensión de lo que se traían entre

manos. El Estado hereda la función de los viejos caudillos como fomentador de actividades, en las que sigue entrando como socio. El Estado —o sus antecesores caudillescos— será mágico desde el principio: prácticamente sin el concurso de la sociedad, sino por sus sortilegios —negociando acá, pactando allá, prometiendo a veces lo imposi-

ble— aparecen ferrocarriles, vapores, puentes. La sociedad por algo cae rendida a sus pies. El sistema que se funda permanecerá: con el petróleo, ya ni los sortilegios y volteretas del Ilustre harían falta. Ahora hay dinero a montones. El petróleo no nos cambió: reforzó aquello que éramos o que queríamos ser.

Pero lo del tranvía fue distinto. Poco a poco aparecen emprendedores. Hombres como Rivas y Henrique que, al parecer, se propusieron hacer negocios de otra forma, nos llaman la atención, hoy tanto como entonces. No son los únicos, aunque no son tantos como se esperaba. Cuando en la década de 1830 José Antonio Páez convoca a las mejores cabezas de Venezuela para crear la Sociedad Económica de Amigos del País —institución típica del reformismo borbónico que llega con cincuenta o más años de atraso, ¡de la mano de la república!— para que diseñaran el destino de la nación recién nacida, el entusiasmo cundió: con levantar las restricciones coloniales y fomentar el libre mercado (he allí la famosa Ley de Libertad de Contratos de 1834), creen, las iniciativas personales generarían prosperidad. Ahora hay seguridades plenas para la propiedad, se derribaron las cortapisas para los intereses, se decretó la libertad de industria, se podía comerciar con el país que se quisiera, con el que pagara mejor el café o el cacao... ¿no fue para eso, se preguntaban, por lo que se peleó en la Guerra de Independencia?

Pues parece que no. Abatidos, ya a mediados de la década de 1830 hombres como José María Vargas o Domingo Briceño y Briceño se preguntaban por qué los venezolanos carecíamos de lo que invariablemente llamaban «espíritu empresarial»; por qué la gente no se arriesga; por qué prefieren, como en el Antiguo Régimen, un cargo, una sinecura, o se conforman con recoger una cosecha que mejor cuidada hubiera sido infinitamente más productiva, para después ir donde el *musiú* y gastársela en un vestido, en vinos franceses, en un piano. Todavía en 1877 Miguel Tejera, en su por demás muy optimista *Venezuela pintoresca e ilustrada*, se lamentaba de la falta de sentido de ahorro de sus compatriotas. La falta de «espíritu empresarial», concluyeron, se debía a la tradición española, al catolicismo, a factores culturales. De allí la necesidad —porque en una república liberal, como la que pensaban, es la iniciativa privada la que impulsa los cambios— de traer inmigrantes: véase cómo esos que llegaban se hacían ricos o al menos bastante prósperos, a la vuelta de unos años. O sea, el problema no estaba en las condiciones del país. Por algo en 1870, en su *Autobiografía*, un José Antonio Páez en el declive de su existencia y en su frío exilio neoyorkino vuelve sobre el tema: lo que hace falta son inmigrantes. Ellos han sido la fuerza que ha llevado a Estados Unidos adonde están. «Ellos forman, dice, la ilustre ascendencia de los *self-made men*». Es decir, del tipo de hombres que estamos buscando desde 1830.

De allí la importancia de Rivas y Henrique. Incluso de la del mismo Guzmán y de los hombres de negocios que empiezan a rodearlo: en una generación más, ya habrá en Venezuela, bien que bajo el manto estatal y petrolero, unos cuantos *self-made men*. Unos cuantos emprendedores, cuya importancia para la vida nacional es un tema de impostergable estudio por nuestra historia... y sobre todo para quienes quieren seguir su senda, llevando adelante iniciativas que nos sorprendan como nos sorprendió el tranvía de 1882. ■

**Tomás Straka**

Profesor de la Universidad Católica Andrés Bello